

PROMETNA ŠOLA MARIBOR
VIŠJA PROMETNA ŠOLA

Stanko Jurkovič

**LOGISTIČNI IZZIVI PREMIIKA
MOTORIZIRANE ČETE SKOV 8 x 8 NA
MIROVNO OPERACIJO V AFGANISTAN**

Diplomsko delo

Maribor, junij 2011



Diplomsko delo višješolskega študijskega programa

LOGISTIČNI IZZIVI PREMIKA MOTORIZIRANE ČETE SKOV 8 x 8 NA MIROVNO OPERACIJO V AFGANISTAN

Študent(-ka): *Stanko Jurkovič*

Študijski program: *Promet*

Modul: *Vojaška logistika*

Predmet: *Taktika z logistiko*

Mentor: *Jožef Žunkovič, diplomant Letalske vojaške akademije*

Mentor v gospodarski družbi: *Boris Lojen, višji častnik načelni - učitelj*

Lektor(-ica): *Urška Černešek*

Maribor, junij 2011



SI – 2000 MARIBOR, Preradovičeva ulica 33, tel.: +386 2 42 94 135, 42 94 137, faks: 42 94 139

Številka: L-22-10/11-46

Datum: 7. 3. 2011

Na podlagi prejete prijave teme diplomskega dela je ravnatelj pregledal predlog teme in naslov diplomskega dela, ki ga je predložil

Stanko JURKOVIČ z vpisno številko **12150160971**,

študent višješolskega strokovnega študijskega programa **Logistično inženirstvo - vojaška logistika**.

Ravnatelj ugotavlja, da je tema diplomskega dela s predmeta **Taktika z logistiko** in na podlagi tega izdaja naslednje sklepe:

1. Odobri se predlog teme za diplomsko delo.
2. Odobri se naslov diplomskega dela:

**LOGISTIČNI IZZIVI PREMICA MOTORIZIRANE ČETE SKOV 8 X 8 NA
MIROVNO OPERACIJO V AFGANISTAN**

3. Imenuje mentorja in somentorja:

mentor predavatelj:	Jožef Žunkovič, diplomant Letalske vojašk
mentor v podjetju:	Boris Lojen – Višji častnik načelnik - učitelj

Diplomsko delo izdelajte v skladu s "Pravilnikom o diplomiranju na Višji prometni šoli" ter ga oddajte v štirih izvodih najkasneje do 07. 09. 2011.

v. d. Ravnatelj:
mag. Dušan Kolarič



V vednost:

- kandidat
- mentor
- somentor

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju gospodu Jožefu Žunkoviču, diplomantu Letalske vojaške akademije, in somentorju gospodu Borisu Lojenu, višjemu častniku učitelju, za vso podporo, usmerjanje in pomoč pri izdelavi diplomskega dela.

Hvala tudi vsem sodelavcem v Slovenski vojski za pomoč pri iskanju gradiva in nasvete pri izdelavi diplomskega dela.

Zahvaljujem se tudi lektorici Urški Černešek, ki je lektorirala moje diplomsko delo.



Obr. DIP 6

IZJAVA O AVTORSTVU DIPLOMSKE NALOGE

Podpisani Stanko Jurkovič, rojen 15. marca 1966 na Ptuju, s svojim podpisom potrjujem, da sem avtor diplomske naloge z naslovom Logistični izzivi premika motorizirane čete SKOV 8 x 8 na mirovno operacijo v Afganistan.

Maribor,

Podpis:

LOGISTIČNI IZZIVI PREMIKA MOTORIZIRANE ČETE SKOV 8 x 8 NA MIROVNO OPERACIJO V AFGANISTAN

Ključne besede: motorizirana četa SKOV 8 x 8, premik, transport, mirovna operacija, logistična podpora

Povzetek

Po vstopu Slovenije v zvezo Nato in s sodelovanjem na Natovih vojaških operacijah mednarodnih varnostnih sil se je za Slovensko vojsko začelo obdobje napotitev enot na oddaljena krizna območja in eno od njih je tudi Afganistan. Hkrati so se pojavile zahteve po intenzivnejšem delovanju logistične podpore za potrebe premeščanja ljudi, opreme in bojne tehnike na območja delovanja in z njih, vse to pa zahteva hitro odzivnost logističnih enot, povezljivost z logističnimi enotami Nata in prilagajanje novim razmeram. Skratka, okolje, v katerem deluje Slovenska vojska, je čedalje bolj kompleksno in kot tako zahteva tudi primeren logistični pristop. Namen diplomskega dela je predstaviti logistične izzive in problematiko premika motorizirane čete, opremljene s srednjimi kolesnimi oklepnimi vozili 8 x 8 »Svarun« (SKOV 8 x 8), ter njene formacijske in namenske opreme na velikih razdaljah. Premiki in transporti enot so del vojaškega delovanja, s katerim zagotavljamo spremembo lokacije materialnih sredstev in oseb. Za premik so potrebna ustrezna transportna sredstva, sredstva za manipulacijo s tovorom, infrastruktura in informacijska podpora za načrtovanje in spremljanje premikov. Projekt načrtovanja in izvedbe premika motorizirane čete SKOV 8 x 8 na mirovno misijo v Afganistan tako zahteva veliko strokovnosti, znanja in usklajevanja, pa tudi stalen nadzor in kontrolo premika. Je izziv tako za načrtovalce premika motorizirane čete SKOV 8 x 8 na misijo kot tudi za izvajalce premika oziroma transporta. Zaradi zmanjševanja stroškov sta v diplomskem delu predstavljeni specifična premika oziroma transporta motorizirane čete SKOV 8 x 8 ter uporaba različnih transportnih sistemov in mogočih kombinacij dveh ali več načinov transporta za doseg istega cilja.

LOGISTICAL CHALLENGES OF MOVING INFANTRY MOTORISED COMPANY SKOV 8 x 8 ON PEACEKEEPING OPERATION IN AFGANISTAN

Key words: infantry motorized company SKOV 8 x 8, movement, transportation, peacekeeping operation, logistic support

Abstract

By joining the NATO and participating in the military operations by their forces, the Slovenian Armed Forces started with the period by sending units to remote areas of operations such as Afghanistan. Simultaneously, increased requirement for logistical support for the movement of personnel, equipment and combat material to and from the areas of operations demand an establishing of the rapid response logistics units, better interoperability among international logistic units and faster adaption to any situation. In short, increasingly complex environment in which Slovenian Armed Forces operates, demand a proper logistics approach.

The purpose of the thesis is to present logistical challenges and problems when moving units (company size), equipped with motorized wheeled medium armoured vehicles 8 x 8 "Svarun"(SKOV 8 x 8) and their support equipment over long distances. Movement and transportation is part of the military operations, which cause the change of location of material, resources and personnel. It requires use of adequate means of transport, handling, infrastructure and information support for planning and monitoring of movement. The project designing, planning and executing movement of the SKOV 8 x 8 units on a peacekeeping mission in Afghanistan require a lot of professionalism, expertise and coordination, as well as continuous monitoring and control of the movement. It represents a challenge for the planners and also for the movement/transport operators. Reducing the costs of the movement of the SKOV 8 x 8 units is a goal, presented in the thesis by using different transportation systems or possible combinations of them.

VSEBINA

1	UVOD.....	1
1.1	OPIS PODROČJA IN OPREDELITEV PROBLEMA.....	3
1.2	NAMEN, CILJI IN OSNOVNE TRDITVE.....	3
1.3	PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE RAZISKAVE	4
1.4	UPORABLJENE RAZISKOVALNE METODE.....	5
2	SODELOVANJE SLOVENSKE VOJSKE NA MIROVNIH OPERACIJAH.....	6
2.1	KRATKA ZGODOVINA SODELOVANJA SLOVENSKE VOJSKE NA OPERACIJAH KRIZNEGA ODZIVANJA.....	7
2.2	OPERACIJA ISAF V AFGANISTANU	8
2.3	MOTORIZIRANA ENOTA SKOV 8 x 8 V SILAH ISAF.....	9
3	PREMIKI IN TRANSPORTI V SLOVENSKI VOJSKI	10
3.1	PREMIKI V SLOVENSKI VOJSKI	10
3.1.1	<i>Strateški premiki</i>	11
3.1.2	<i>Operativni premiki</i>	11
3.1.3	<i>Taktični premiki</i>	11
3.2	TRANSPORT.....	12
3.2.1	<i>Kopenski transport</i>	12
3.2.2	<i>Pomorski transport</i>	13
3.2.3	<i>Zračni transport</i>	13
3.3	NAČRTOVANJE PREMIKA – TRANSPORTA.....	13
3.4	ODLOČITVE O TRANSPORTU	14
3.4.1	<i>Sprejemanje transportnih odločitev</i>	14
4	POSEBNOSTI PREMIKA IN LOGISTIČNE OSKRBE MOTORIZIRANE ČETE SKOV 8 x 8 NA OBMOČJE MIROVNE OPERACIJE	16
4.1	OPREMA IN MATERIALNA SREDSTVA MOTORIZIRANE ČETE SKOV 8 x 8.....	17
4.1.1	<i>Formacijska materialna sredstva in oprema motorizirane čete SKOV 8 x 8</i>	17
4.1.2	<i>Dodatna oprema</i>	17
4.2	PAKIRANJE OPREME IN MATERIALNIH SREDSTEV	18
4.3	DOKUMENTI.....	19
4.3.1	<i>Označevanje in transport nevarnih snovi</i>	20
4.4	PREMIK ENOTE IN TRANSPORT OPREME	20
4.4.1	<i>Potrebe motorizirane čete SKOV 8 x 8 po transportnih sredstvih</i>	21
4.5	PREVOZI S POSEBNIMI ZAHTEVAMI.....	22
4.5.1	<i>Izredni prevoz</i>	23
4.5.2	<i>Premik v obliki organizirane kolone</i>	24
4.5.3	<i>Označevanje kolone</i>	25

4.5.4	<i>Spremljanje organizirane vojaške kolone ali izrednega prevoza</i>	25
4.6	NATOVARJANJE, PRITRJEVANJE IN RAZTOVARJANJE SKOV 8 x 8	26
4.6.1	<i>Samovozno nakladanje SKOV 8 x 8</i>	27
4.6.2	<i>Nakladanje s pomočjo dvigala</i>	28
4.6.3	<i>Pritrjevanje SKOV 8 x 8</i>	28
5	VARIANTE PREMIKA IN TRANSPORTNA SREDSTVA ZA PODORO PREMIKA	
	MOTORIZIRANE ČETE SKOV 8 x 8 NA OBMOČJE MIROVNE OPERACIJE V AFGANISTAN 30	
5.1	KOPENSKI TRANSPORT MOTORIZIRANE ČETE SKOV 8 x 8	30
5.1.1	<i>Cestni transport</i>	30
5.1.2	<i>Železniški transport</i>	31
5.2	POMORSKI TRANSPORT MOTORIZIRANE ČETE SKOV 8 x 8	33
5.3	ZRAČNI TRANSPORT MOTORIZIRANE ČETE SKOV 8 x 8	34
5.4	PRIMERJALNA ŠTUDIJA STROŠKOV LETALSKEGA PREVOZA V PRIMERJAVI Z LADIJSKIM	36
5.5	VARIANTE PREMIKA – TRANSPORTA »V 1«	37
5.6	VARIANTE PREMIKA – TRANSPORTA »V 2«	38
5.7	VARIANTE PREMIKA – TRANSPORTA »V 3«	39
5.8	VARIANTE PREMIKA – TRANSPORTA »V 4«	40
6	ZAGOTAVLJANJE LOGISTIČNE OSKRBE MOTORIZIRANI ČETI SKOV 8 x 8 NA	
	OBMOČJU DELOVANJA V AFGANISTANU	41
6.1	LOGISTIČNA PODPORA SLOVENSKE VOJSKE V MEDNARODNEM OKOLJU	43
6.1.1	<i>Prvi nivo logistične podpore</i>	43
6.1.2	<i>Drugo nivo logistične podpore</i>	43
6.1.3	<i>Tretji nivo logistične podpore</i>	44
6.1.4	<i>Četrti nivo logistične podpore</i>	44
6.1.5	<i>Operativno-tehnična merila za oblikovanje in vzdrževanje zalog</i>	45
6.2	LOGISTIČNA OSKRBA MOTORIZIRANE ČETE SKOV 8 x 8 NA MISIJI	46
6.2.1	<i>Predhodnica</i>	47
6.2.2	<i>Nastanitev na območju delovanja</i>	47
6.2.3	<i>Oskrbovanje na območju delovanja</i>	48
6.2.4	<i>Vzdrževanje na območju delovanja</i>	48
6.2.5	<i>Premiki in transporti na območju delovanja</i>	50
6.2.6	<i>Zdravstvena oskrba na območju delovanja</i>	50
7	SKLEP	52
8	LITERATURA	55
	SEZNAM SLIK	56
	SEZNAM PREGLEDNIC	57

UPORABLJENE KRATICE

AJP – Allied Joint Publication (Doctrine)

AMV – Armored Modular Vehicle

ADR – European Agreement Concerning the International of Dangerous Goods by Road

AMCC – Allied Movement Coordination Center

EU – Evropska unija

EUBG – European Union Battle Group

F-302 – Natov obrazec za delovanje v tujini

GŠSV – Generalštab Slovenske vojske

ISAF – International Security Assistance Force

ISO – Mednarodna organizacija za standardizacijo

LKOV 6 x 6 – lahko kolesno oklepno vozilo 6 x 6

LOGBASE – baza logističnih podatkov

NRF – Nato Response Force

NPE – nacionalni podporni element

OVS – obveščevalno-varnostna služba

OMLT – Operational Mentoring and Liaison Team

PSSV – Poveljstvo sil Slovenske vojske

ROE – Rule of Engagement

RO-RO – roll-on, roll-off

RWS – Remote Weapon Station

SV – Slovenska vojska

SKOV 8 x 8 – srednje kolesno oklepno vozilo 8 x 8

SOP – standardni operativni postopek

SDO – suhi dnevni obrok

S – tip tovornega železniškega vagona

ZN – Združeni narodi

1 UVOD

V diplomskem delu bom predstavil načrtovanje, organizacijo, problematiko in možnosti premika motorizirane čete srednjih kolesnih oklepnih vozil 8 x 8 (SKOV 8 x 8) Slovenske vojske na mirovno operacijo v Afganistan. Osredotočiti se želim predvsem na logistične izzive, povezane s premiki in transporti ter možnostmi, ki bi lahko bile zaradi zmanjšanja stroškov aktualne pri premeščanju motorizirane čete SKOV 8 x 8 na misijo v Afganistan. Dejstvo je, da je količina opreme, s katero razpolaga motorizirana četa SKOV 8 x 8, po teži resnično velika, saj znaša približno 350 ton. Od tega so samo prazni SKOV 8 x 8 teži približno 287 ton, k temu pa je treba prišteti še vso namensko opremo za opravljanje nalog, opremo in oborožitev vojakov, strelivo, rezervne dele in orodje, prehrano (SDO), vodo ter opremo za nastanitvene zmogljivosti. Količina opreme je lahko manjša ali večja in je odvisna od roka samozadostnosti, dogovorov z državo gostiteljico in razpoložljivih kapacitet baze, v kateri bo enota nastanjena. Za premik vse te opreme na območje mirovne operacije je treba zagotoviti ustrezno zmogljiva transportna sredstva. Težave, ki se pojavijo, so predvsem posledica dimenzij posameznih materialnih sredstev, razpoložljivih zmogljivosti transportnih sredstev in poti. Posebno pozornost pri načrtovanju premika zahtevajo vozila motorizirane čete, kontejnerji z opremo in tisti del opreme, ki vsebuje nevarne snovi.

V sodelovanju pri projektu SKOV 8 x 8 sem spoznal, da je to vozilo specifično po taktičnih zmogljivostih, zmožnosti preživetja na bojišču, logistični oskrbi in transportu in da zaradi svojih mer in teže ne more uporabljati vseh transportnih zmogljivosti, kot smo jih vajeni pri drugih kolesnikih v Slovenski vojski. Ta dejstva zahtevajo skrbno načrtovanje in premišljen pristop k sprejemanju odločitve o izbiri transportnega sredstva. Izbrati je treba tako transportno sredstvo, ki je tehnično ustrezno in sposobno izvesti transport na določeni poti in da pri tem ne krši zakonskih določil o merah in teži tovara na cestah.

Cestni premik se običajno na krajših razdaljah s SKOV 8 x 8 izvaja samovozno in na daljših s pomočjo ustreznega transportnega sredstva. Težave pri cestnem transportu se kažejo predvsem v prekoračitvah dovoljenih mer in teže ter v mnogih primerih

neustreznosti transportnih sredstev. Rešitev težav je v izbiri ustreznega transportnega sredstva. Kot primer lahko navedemo izbiro polpriklopne prikolice z dodatno razširitvijo in nizko nakladalno ploščadjo (trebuhom). Preučiti je treba tudi transportno pot, ki mora biti na celotni dolžini prevozna z izbranim transportnim sredstvom skupaj s tovorom. Na poti ne sme biti omejitev, povezanih s skupno višino in širino (podvozi, zoženja, delo na cesti, cestninske postaje itn.) ali maksimalno osno obremenitvijo (posamezni odseki cest, mostovi, nadvozi itn.), ki bi lahko vplivale na nadaljevanje poti.

Težave nastanejo tudi pri železniškem transportu, saj Slovenske železnice nimajo tehnično ustreznih vagonov, ki bi naloženi s SKOV 8 x 8 zagotavljali dovoljen profil za transport. Iz tujine bi bilo treba najeti posebne razširjene vagone z znižanim podom, kar pa občutno podraži to transportno storitev.

Pri načrtovanju letalskega transporta pa je treba preučiti tehnične zmogljivosti letala, velikost nakladalne odprtine, zmogljivosti glede maksimalne teže in velikosti tovora, dovoljenega talnega pritiska na kvadratni meter v letalu itn. Največ ustreznih podatkov lahko dobimo od prevoznika ali ponudnika transportnih storitev po zraku. Upoštevati pa je treba tudi opremljenost ter sposobnosti začetnih in končnih letališč glede možnosti vzleta in pristanka posameznega tipa letala.

Projekt načrtovanja in izvedbe premika motorizirane čete SKOV 8 x 8 zahteva veliko znanja, strokovnosti in usklajevanja, pa tudi stalen nadzor in kontrolo nad izvajanjem premika. Pomemben dejavnik je tudi čas, ki pa pri premiku motorizirane čete SKOV 8 x 8 na območje delovanja ni odločilnega pomena. Enota namreč nima določenega odzivnega roka, temveč samo čas začetka opravljanja nalog. To daje nekoliko več manevrskega prostora pri načrtovanju. Načrtovanje obsega izbiro najustreznjšega transportnega sredstva, izbiro ustrezne osnovne in rezervne poti, stalen nadzor ter usklajevanje postopkov in ukrepov za zagotavljanje učinkovitosti in nepretrganosti premika oziroma transporta. Premik motorizirane čete SKOV 8 x 8 je izziv za načrtovalce in izvajalce premika oziroma transporta ter logistično podporo.

Posamezne sklepe in napotila diplomskega dela je ob primerni interpretaciji mogoče uporabiti tudi pri načrtovanju premikov na druga oddaljena krizna območja v svetu.

1.1 OPIS PODROČJA IN OPREDELITEV PROBLEMA

Po vstopu Slovenije v zvezo Nato in s sodelovanjem na Natovih vojaških operacijah mednarodnih obrambno-varnostnih sil se je za Slovensko vojsko začelo obdobje napotitev enot na oddaljena krizna območja in eno od njih je tudi Afganistan. Hkrati so se pojavile zahteve po intenzivnejšem delovanju logistične podpore za potrebe premeščanja ljudi, opreme in bojne tehnike na območja delovanja in z njih, vse to pa zahteva hitro odzivnost logističnih enot in prilagajanje novim razmeram. Skratka, okolje, v katerem deluje Slovenska vojska, je čedalje bolj kompleksno in kot tako zahteva tudi primeren logistični pristop.

Premiki oziroma transporti enot so del vojaškega delovanja, s katerim zagotavljamo spremembo lokacije sredstev in oseb. Za premik so potrebna ustrezna transportna sredstva, sredstva za manipulacijo s tovorom, infrastruktura in informacijska podpora za načrtovanje in spremljanje premikov. Uspešnost premikov oziroma transporta je močno odvisna od kakovostnega načrtovanja, organizacije, izvedbe in kontrole.

Pri logistični podpori premika motorizirane čete, opremljene s srednjimi kolesnimi oklepnimi vozili 8 x 8 (SKOV 8 x 8) Svarun, ki je slovensko ime za vozilo Patria AMW (Armored Modular Vehicle), na območja delovanja v Afganistanu in z njega se zaradi omejenih zmogljivosti domače logistične podpore in posebnosti tovora pojavi zahteva po zračnem transportu z ustreznim strateškim transportnim sredstvom.

Slovenska vojska lastnih strateških zračnih transportnih zmogljivosti nima, zato to pomanjkljivost nadomešča z uporabo Natovih zmogljivosti. Pri srednjih kolesnih oklepnih vozilih 8 x 8 Svarun obstajajo določena dejstva, ki so logistični izziv, so specifična in močno vplivajo na izbiro transportnega sredstva in izvedbo transporta na velikih razdaljah. Še posebno takrat, ko tak premik zahteva uporabo strateških zračnih transportnih sredstev.

1.2 NAMEN, CILJI IN OSNOVNE TRDITVE

Namen diplomskega dela je predstaviti logistične izzive in problematiko premika motorizirane čete, opremljene s srednjimi kolesnimi oklepnimi vozili 8 x 8 Svarun, in njene formacijske opreme na velikih razdaljah. Na podlagi znanih logističnih podatkov in po izkušnjah zagotavljanja logistične podpore, ki je svojevrstna predvsem zaradi transporta srednjih kolesnih oklepnih vozil 8 x 8, želim v diplomskem delu preučiti prednosti in pomanjkljivosti logističnih zmožnosti, ki jih lahko zagotovi Slovenska vojska sama ali s

pomočjo zavezništva. Zaradi zmanjševanja stroškov želim predstaviti tudi uporabo drugih načinov transporta oziroma uporabo dveh ali več načinov transporta za doseg istega cilja.

Cilji diplomskega dela so:

- preučiti pomen, naloge in zmogljivosti logistike Slovenske vojske in Natovo dopolnjevanje manjkajočih zmogljivosti pri zagotavljanju premika motorizirane čete, opremljene s srednjimi kolesnimi oklepnimi vozili 8 x 8, na mirovno operacijo v Afganistan;
- predstaviti problematiko transporta srednjih kolesnih oklepnih vozil 8 x 8 na velikih razdaljah in izhajajoče potrebe po specifičnih transportnih sredstvih ter analizirati trenutne zmožnosti takega transporta v Slovenski vojski;
- opozoriti na pomen logističnih načel premika in transporta, ki se zaradi racionalizacije ne smejo zanemariti in morajo služiti kot vodilo delovanja.

Trditve, ki jih želim predstaviti in dokazati v diplomskem delu, so:

- da je za premik moštva, orožja in opreme motorizirane čete, opremljene s srednjimi kolesnimi oklepnimi vozili 8 x 8, na mirovno operacijo v Afganistan specifičen;
- da je nujno združevanje logističnih zmogljivosti Slovenske vojske, Nata in zunanjih pogodbenih partnerjev. Skladno z racionalizacijo pa je treba skrbno preučiti različne variante premika in kombinirano uporabo različnih transportnih sredstev.

1.3 PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE RAZISKAVE

V diplomskem delu se bom osredotočil na delovanje logistične podpore Slovenske vojske in izzive, s katerimi se logistične enote Slovenske vojske srečujejo pri zagotavljanju logistične podpore enotam na misiji. Predpostavljam tudi, da še niso izčrpane vse možnosti, ki so na razpolago za izvajanje premika motorizirane čete SKOV 8 x 8. Omejitve pri izdelavi diplomskega dela se kažejo predvsem v uporabi podatkov, ki so last Ministrstva za obrambo Republike Slovenije in jih je treba ustrezno interpretirati.

1.4 UPORABLJENE RAZISKOVALNE METODE

Pri izdelavi diplomskega dela bom uporabljal teoretične raziskovalne metode; zbiranje, preučevanje, analizo in interpretacijo vseh dostopnih virov. Skozi analiziranje in preučevanje dostopnih podatkov, izkušenj in dosežkov stroke bom z deskriptivno oziroma opisno metodo poskušal predstaviti logistične izzive, problematiko in možne alternativne rešitve premika motorizirane čete, opremljene s srednjimi kolesnimi oklepnimi vozili 8 x 8, in njene formacijske opreme ter oborožitve na mirovno operacijo v Afganistan.

2 SODELOVANJE SLOVENSKE VOJSKE NA MIROVNIH OPERACIJAH

O uporabi Slovenske vojske za stabilizacijsko delovanje odloča Vlada Republike Slovenije v skladu z zakonom in mednarodnimi pogodbami. Politični in varnostni interes Republike Slovenije je varno in stabilno varnostno okolje, saj je tako zagotovljena tudi visoka stopnja varnosti države. Takšno izhodišče zahteva od Slovenske vojske aktivno vlogo pri krepitvi mednarodnega miru, varnosti in stabilnosti. Slovenska vojska izvaja stabilizacijska delovanja v operacijah kriznega odzivanja ter v okviru mednarodnih pogodb.

Operacije kriznega odzivanja obsegajo politično, vojaško in civilno delovanje, ki poteka v skladu z mednarodnim pravom in je namenjeno preprečevanju kriz in kriznemu upravljanju pri doseganju ciljev zavezništva. Obsegajo različne načine in vrste delovanj, od podpore civilnim organizacijam do bojnega delovanja. Za razliko od operacij, ki se izvajajo v okviru 5. člena in s katerimi se udejanja kolektivna obramba zavezništva, sodelovanje članic zavezništva ni obvezujoče in vključuje tudi države zunaj zavezništva. Slovenska vojska sodeluje v operacijah kriznega odzivanja pod okriljem mednarodnih varnostnih organizacij in v okviru mednarodnih pogodb, pod vodstvom zveze Nato ali Evropske unije (Doktrina Slovenske vojske, 2006, 71).

Na podlagi sklepa Vlade Republike Slovenije minister za obrambo izda odredbo za sodelovanje Slovenske vojske na mednarodni operaciji. Ta predstavlja podlago za začetek izvajanja aktivnosti za sodelovanje Slovenske vojske na mednarodni operaciji.

Generalštab Slovenske vojske (GŠSV) kot nosilec aktivnosti oblikuje delovno skupino in izda Direktivo za sodelovanje Slovenske vojske v konkretni mednarodni operaciji. V njej opredeli:

- cilje in naloge Slovenske vojske na mednarodni operaciji,
- obseg sodelovanja z zadržki in omejitvami,

- naloge organov v Slovenski vojski (GŠSV, PSSV in drugih),
- določi kriterije za oblikovanje kontingenta,
- določi razmerja med Obveščevalno varnostno službo (OVS) in Slovensko vojsko oziroma nacionalno obveščevalno celico, če jo OVS oblikuje skupaj z drugimi elementi enote na območju operacije,
- zagotovitev logistične podpore.

Direktiva je krovni akt poveljevanja v Slovenski vojski, ki ga dopolnjujejo direktive za posamezna funkcionalna področja logistike Slovenske vojske. Določa organiziranost, pristojnosti, odgovornosti in naloge poveljstev in enot na vseh ravneh poveljevanja za izvajanje celovite in neprekinjene logistične podpore.

Vsi procesi, postopki in načrtovanja za sodelovanje Slovenske vojske na mednarodnih operacijah so na strateški ravni opredeljeni z Direktivo za sodelovanje Slovenske vojske na mednarodnih operacijah, ki predpisuje:

- procese in postopke GŠSV v fazah načrtovanja in priprav za sodelovanje na mednarodnih operacijah,
- odgovornosti in naloge za izvedbo posameznih faz,
- pristojnosti za poveljevanje in kontrolo v posameznih fazah.

S tem so zagotovljeni enotnost načrtovanja, organiziranja, izvajanja priprav in učinkovito poveljevanje in kontrola med sodelovanjem enot Slovenske vojske na mednarodnih operacijah.

2.1 KRATKA ZGODOVINA SODELOVANJA SLOVENSKE VOJSKE NA OPERACIJAH KRIZNEGA ODZIVANJA

Slovenska vojska je svoje pripadnike prvič napotila na operacijo kriznega odzivanja 14. maja 1997. Kot prva enota so bili na humanitarno operacijo Alba v Albaniji napoteni zdravstvena enota Slovenske vojske in štirje častniki za povezavo. Od takrat se je število misij in pripadnikov Slovenske vojske na misijah postopoma povečevalo. Februarja 2008 je Slovenska vojska prvič v svoji zgodovini na operacijo na Kosovo napotila enoto velikosti bataljona (Kfor 15), ki je prevzela lastno območje odgovornosti, pod njihovim

poveljstvom pa so bili tudi pripadniki drugih vojsk. Danes je težišče delovanja Slovenske vojske na mednarodnih operacijah in mirovni misijah na Kosovu in v Afganistanu, njeni pripadniki pa so še prisotni v Bosni in Hercegovini, Libanonu, Siriji, Somaliji, Srbiji in Makedoniji in še bi lahko naštevali. Določen del častniškega in podčastniškega kadra pa deluje na odgovornih dolžnostih znotraj poveljstev Nata, kjer sodelujejo na vseh ravneh odločanja. Slovenska vojska z delom svojih sil deluje še v bojni skupini Evropske unije (EU Battle Group – EU BG) in Natovih odzivnih silah (Nato Response Force – NRF), ki so namenjene hitremu delovanju na operacijah znotraj in zunaj mej zavezništva.

Slovenija je z vstopom v Nato in EU dobila predvsem stabilno varnostno in politično okolje, enakovredno se je pridružila vsem drugim državam članicam pri delitvi bremena pri zagotavljanju kolektivne varnosti, preprečevanju in obvladovanju kriz ter groženj v svetu.

2.2 OPERACIJA ISAF V AFGANISTANU

Operacija Isaf (International Security Assistance Force) je del celovitega pristopa mednarodne skupnosti k ureditvi razmer v Afganistanu in prizadevanju za ponovno vzpostavitev trajnega miru in stabilnosti v tej državi. Skladno s 7. poglavjem Ustanovne listine ZN so silam te operacije dodelili pooblastila za uveljavljanje miru. Z njo je povezanih več resolucij Varnostnega sveta ZN. Te resolucije so št. 1386, 1413, 1444, 1510, 1563, 1623, 1707, 1776, 1817, 1833, 1890, 1917 in 1943.

11. avgusta 2003 je Nato na poziv ZN in afganistanske vlade prevzel poveljevanje silam operacije Isaf. Njihovo poslanstvo so oblikovali po bonskem sporazumu iz decembra 2001, naloge pa natančneje opredelili v vojaškem tehničnem sporazumu med poveljnikom misije in afganistanskimi prehodnimi oblastmi. Gre za prvo Natovo operacijo zunaj njegovega območja, ki poteka skladno s preoblikovanjem zavezništva za obvladovanje groženj 21. stoletja. Nato je odgovoren za poveljevanje, usklajevanje in načrtovanje sil, vključno z zagotovitvijo poveljnika sil in poveljstva na terenu v Afganistanu. Slovenska vojska se je s svojimi vojaki prvič udeležila operacije Isaf februarja 2004.

Zraven splošnega poslanstva pomagati afganistanskim organom oblasti pri razširjanju pooblastil in oblikovanju varnega okolja v državi so cilji operacije Isaf še:

- izvajanje operacij za zagotovitev varnosti in stabilnosti v sodelovanju z afganistanskimi nacionalnimi varnostnimi silami,
- pomoč pri razvijanju afganistanskih nacionalnih varnostnih sil in struktur, vključno z usposabljanjem nove afganistanske nacionalne armade,
- opredelitev potreb po obnovi, npr. šol in zdravstvenih objektov,
- obnavljanje zalog vode ter zagotavljanje podpore pri različnih civilno-vojaških projektih,
- podpiranje afganistanske vlade pri razoroževanju nezakonito oboroženih skupin,
- zagotavljanje podpore afganistanski vladi in mednarodno odobrenim prizadevanjem za boj proti mamilom z izmenjavo obveščevalnih podatkov ter z učinkovitim obveščanjem javnosti in podpiranjem afganistanskih nacionalnih oboroženih sil na operacijah za boj proti mamilom,
- podpiranje operacij zagotavljanja humanitarne pomoči.

2.3 MOTORIZIRANA ENOTA SKOV 8 x 8 V SILAH ISAF

Motorizirani vod SKOV 8 x 8, ki trenutno deluje v silah Isaf v Afganistanu, je nastanjen v Šindadu. Skladno s sklepom Vlade Republike Slovenije opravlja naloge varovanja, podpira in varuje inštruktorje Slovenske vojske, ki usposabljuje pehotni bataljon afganistanske vojske, deluje na nadzornih točkah zunaj baz, patroljira v neposredni okolici in spremlja vozila na območju delovanja. Kontingent sestavljajo motorizirani vod SKOV 8 x 8, inštruktorji Slovenske vojske v OMLT (Operational Mentor and Liaison Team), ki sodelujejo pri usposabljanju afganistanske vojske, ter častniki in podčastniki, ki opravljajo odgovorne naloge v poveljstvih ISAF v Heratu in Kabulu. Na istem območju pa še delujejo skupine za obnovo provinc – PRT (Provincial reconstruction Teams) in skupine, ki delujejo na področju zagotavljanja in razdeljevanja humanitarne pomoči.

3 PREMIKI IN TRANSPORTI V SLOVENSKI VOJSKI

Premiki in transporti so dejavnosti, ukrepi in postopki, s katerimi se zagotavljajo načrtno izkoriščanje razpoložljivih operativnih transportnih sredstev in transportne infrastrukture ter izvaja urejen in kontroliran premik materialnih sredstev in osebja. Premiki in transporti zajemajo naslednje dejavnosti:

- načrtovanje, usklajevanje in spremljanje premikov in transporta sil po kopnem, zraku in morju,
- usklajevanje in spremljanje premikov sil zavezništva in drugih držav na ozemlju Republike Slovenije,
- spremljanje stanja operativnih transportnih sredstev,
- zagotavljanje transportnih kapacitet z lastnimi viri ali zunanjimi izvajalci.
(Direktiva za logistično podporo SV, 2008, 3/17)

3.1 PREMIKI V SLOVENSKI VOJSKI

Beseda premik označuje aktivnost, ki je del vojaškega delovanja in pomeni premikanje ljudi in opreme z namenom spremembe lokacije. Za premik potrebujemo transportna sredstva, sredstva za manipulacijo s tovorom, infrastrukturo in informacijsko podporo za načrtovanje in spremljanje premikov. Uspešnost je odvisna od postopkov načrtovanja, organizacije, logističnih zmogljivosti, izvedbe in kontrole premikov. Izbiro načina pa nemalokrat določata politično stanje v prehodnih državah, ki niso članice Nata, in dosegljivost ciljnega območja delovanja z različnimi transportnimi sredstvi. Premike v Slovenski vojski delimo na:

- strateške,
- operativne,
- taktične.

3.1.1 Strateški premiki

Strateški premiki so premiki lastnih ali zavezniških sil na večjih razdaljah. So premiki poveljstev in enot z mirnodobnih lokacij v Republiki Sloveniji na območje združenega delovanja zavezniških sil v tujini ter obratno in so v odgovornosti strateške ravni poveljevanja Slovenske vojske. Glede na časovno dopustnost in zmožnosti logistične podpore se prioritarno izvaja s kopenskimi transportnimi sredstvi, pomorskimi ali z zračnimi transportnimi sredstvi. Strateški premik morajo biti časovno usklajene aktivnosti, predvsem med vkrcnimi in izkrcnimi železniškimi, zračnimi ali pomorskimi točkami. Slovenska vojska zaradi pomanjkanja lastnih transportnih zmogljivosti za strateške premike sklepa ustrezne sporazume in pogodbe tako z zavezniki kot s civilnimi izvajalci transporta. Strateški premik se velikokrat opravlja s transportnimi letali in je pogosto zaradi različnih omejitev in razpoložljivih možnosti edini način transporta na območje opravljanja nalog. Pri načrtovanju strateškega premika je treba načelno upoštevati, da se:

- premik do 500 km načrtuje samovozno in po kopnem,
- premik od 500 do 1000 km se načeloma načrtuje po železnici,
- premik nad 1000 km načrtujemo po železnici, z ladjo, letalom ali kombinirano.

3.1.2 Operativni premiki

Operativni premiki so premiki lastnih ali zavezniških sil na območju združenega delovanja. Na območju Republike Slovenije se izvajajo v odgovornosti poveljnika operativne ravni poveljevanja Slovenske vojske, na zavezniških operacijah pa so na območju združenega delovanja v odgovornosti poveljnika večnacionalnih sil.

3.1.3 Taktični premiki

Taktični premik je premik enote na območje delovanja, po njem ali z njega. Zaradi verjetnosti delovanja nasprotnika po enoti v premiku se izvaja v bojni pripravljenosti enote v premiku. Taktični premiki na območju združenega delovanja so v odgovornosti

poveljnikov taktične ravni. Glede na vrste operacij in pričakovane stopnje ogroženosti morajo biti taktični premiki ustrezno varovani. Pri sprejemanju nalog na misijah je do trenutka prenosa pristojnosti na poveljnika večnacionalnih sil varovanje premikov v nacionalni odgovornosti, zaradi česar morajo pristojni poveljniki na vseh ravneh izvajati ustrezne ukrepe in postopke varovanja.

3.2 TRANSPORT

Transport je način premikanja sil in blaga. Obsega postopke in ukrepe ter sredstva, vključno z napravami za ravnanje z gorivom za premik z mesta na mesto. Glede na prostor in način izvajanja ga delimo na kopenski, pomorski in zračni transport. (Doktrina vojaške logistike, 2008, 48.)

3.2.1 Kopenski transport

Kopenski transport obsega cestni, železniški in transport po notranjih vodnih poteh. Prevladujoča vloga kopenskega transporta se kaže v možnosti in sposobnosti prilagajanja vsem razmeram ter trenutnim zmožnostim infrastrukture. Kopenski transport se lahko z ustrezno izbiro transportnih sredstev prilagaja različnim zemeljskim, vremenskim, časovnim in operativno-taktičnim situacijam. Transportne kapacitete kopenskega transporta se v Slovenski vojski zagotavljajo z lastnimi sredstvi in s transportnimi sredstvi zunanjih izvajalcev na podlagi sporazumov in pogodb. Pomanjkljivosti kopenskega transporta predstavljajo zakonske omejitve, kompleksnost organiziranja in uskladitve ter izvajanje na prostoru in odvisnosti od vremenskih razmer (Bosotina, vojaška logistika, 2007, 88).

Železniški promet kot nosilec kopenskega transporta je zelo primeren za prevoz masovnih tovorov na dolgih razdaljah. Za naročnika železniških transportnih storitev je pomembno, da pozna težo in mere tovora ter osnovne tehnične lastnosti tovornih vagonov, da lahko izbere tistega, ki najbolj ustreza vrsti tovora, ki ga želi transportirati.

3.2.2 Pomorski transport

Pomorski transport obsega transport blaga in oseb po morju. Primeren je za prevoz večjega tovora na strateški ravni in je včasih edina možna vrsta transporta. Njegove pomanjkljivosti so počasnost in odvisnost od vremenskih razmer ter odvisnost od razporeditve, zmogljivosti in povezanosti pristanišč z drugimi vrstami transporta.

3.2.3 Zračni transport

Zračni transport obsega transport blaga in oseb po zraku. Z njim se predvsem na strateški ravni zagotavljata premeščanje enot in njihova oskrba med delovanjem. Zračne transportne kapacitete se za taktični in operativni transport v Slovenski vojski do neke mere zagotavljajo z lastnimi sredstvi. Strateški transport pa za Slovensko vojsko na podlagi sporazumov in pogodb izvajajo Nato in drugi. Zračni transport se načrtuje, usklajuje in izvaja v sodelovanju z AMCC (Allied Movement Coordination Center) ustreznega strateškega poveljstva in izvajalcem transporta. Zračne transporte za potrebe izvajanja strateških premikov načrtuje in organizira PSSV z izvajalci na podlagi sporazumov in pogodb. (Bosotina, vojaška logistika, 2007, 89.)

3.3 NAČRTOVANJE PREMIKA – TRANSPORTA

Za načrtovanje in izvedbo premika na strateški, operativni in taktični ravni so odgovorna poveljstva. Za Slovensko vojsko je to Poveljstvo sil Slovenske vojske (PSSV). Premiki enot na območje delovanja se izvajajo na podlagi načrtov, ti pa morajo ustrezati stopnji pripravljenosti enote. Premike na strateški ravni usklajuje nacionalni center za usklajevanje premikov skupaj z zavezniškim centrom za usklajevanje premikov (AMCC). Nacionalni center za usklajevanje premikov vzpostavi in organizira PSSV in ima naslednje naloge:

- načrtovanje premikov na strateški ravni med Slovensko vojsko in zavezniškimi silami,
- usklajevanje izvajanja premikov med pristojnimi organi v Republiki Sloveniji in zavezniškim centrom za usklajevanje premikov,

- operativno spremljanje in usmerjanje premikov enot Slovenske vojske in zavezniških sil na ozemlju Slovenije,
- operativno poročanje pristojnim organom v Republiki Sloveniji in zavezniškem centrom za usklajevanje premikov,
- vzdrževanje baze podatkov za funkcionalno področje premika in transporta v zavezniškem programskem produktu LOGBASE (baza logističnih podatkov).

3.4 ODLOČITVE O TRANSPORTU

Transport oseb in materialnih sredstev na območja mednarodnih vojaških operacij lahko poteka po kopnem (po cesti samovozno, na vlačilcu, po železnici ali kombinirano), po zraku (z ustreznim transportnim letalom), po morju (z ladjo) ali s kombinacijo teh načinov. Odločanje o načinu transporta pomeni preučevanje različnih možnosti, ki so na razpolago, in iskanje rešitve, ki bo sprejemljiva po tehničnih sposobnostih, zmogljivostih infrastrukture in stroškovno. Proces odločanja običajno poteka skozi faze načrtovanja.

3.4.1 Sprejemanje transportnih odločitev

Transportna odločitev je sestavljena iz odločitve o vrsti in načinu transporta ter odločitve o transportni poti. Transportne odločitve se sprejemajo na podlagi zbranih informacij o tovoru, razpoložljivih transportnih sredstvih, transportni poti in o zmogljivosti pomožne infrastrukture in so pomemben dejavnik pri sprejemanju odločitev o posamezni vrsti transporta. Načrtovanje poteka po naslednjih postopkih:

- določitev različnih možnih transportnih poti, ki jih imamo na razpolago (cesta, železnica, ladja, letalo ali kombinacija),
- določitev vrste in načina transporta za vsako transportno pot (vsaki poti ustreza določeno transportno sredstvo),
- določitev drugih spremljajočih dejavnosti za vsako možnost (zmogljivost infrastrukture na pretovornih točkah, omejitve),

- izračun vseh stroškov premeščanja za vsako vrsto transporta in izdelava predračunov,
- izbira najboljše možnosti (po navadi se izbereta dve možni poti: osnovna in rezervna),
- izdelava načrta za uresničitev izbrane možnosti transporta.

4 POSEBNOSTI PREMIKA IN LOGISTIČNE OSKRBE MOTORIZIRANE ČETE SKOV 8 x 8 NA OBMOČJE MIROVNE OPERACIJE

Odhod motorizirane čete SKOV 8 x 8 na misijo obsega uresničevanje ukrepov za usposobitev enote do polne pripravljenosti za izvajanje nalog, to pa obsega:

- nadomeščanje dotrajane opreme vojakov in pregled brezhibnosti tehnike (popravila, zamenjave, tehnični pregledi),
- razbremenitev enote odvečne opreme in poškodovane tehnike,
- popolnitev enote z manjkajočo opremo,
- pregled moštva in izločanje poškodovanih, obolelih idr.

Vse aktivnosti v enoti se začnejo po prejemu Direktive o napotitvi na konkretno misijo in izhajajočega ukaza z materialno formacijo enote. Glavno odgovornost za logistično podporo ima poveljnik enote, čigar podrejena enota se usposablja in pripravlja za delovanje na misiji. Skladno z njegovimi usmeritvami je nosilec nalog logistične podpore načelnik sektorja za logistično podporo v poveljstvu enote. Ta skupaj s svojimi podrejenimi, upravnim in izvršnim delom logistike, uresničuje poveljnikove odločitve glede logistične podpore enoti, ki se pripravlja za misijo. Pri tem pa sodelujejo tudi drugi sektorji poveljstva, ki po svojih področjih poskrbijo, da je enota ustrezno kadrovske popolnjena, da se zberejo vsi potrebni podatki o moštvu kontingenta in posredujejo nadrejenemu poveljstvu, da se izdelajo načrti usposabljanja ter določi kriterij usposobljenosti, ki ga mora enota doseči.

Proces zagotavljanja sredstev in opreme se tako začne že v domačem okolju, kjer se skladno s formacijo enote in potrebami enota ustrezno dopolni. Zberejo in pripravijo se tudi vsa potrebna oprema in sredstva, ki jih bo za opravljanje nalog na misiji potrebovala enota. Vsa oprema se nato zloži v ustrezno embalažo, označi, pripravi za transport in izdelajo se ustrezni spremni dokumenti.

Posebnosti premika in logistične oskrbe motorizirane čete SKOV 8 x 8 na območje mirovne operacije v Afganistanu se kažejo predvsem v količini opreme, ki jo uporablja enota, saj ta znaša okrog 350 ton, v razdalji, na kateri poteka premik, v posebnostih tovora in omejitvah transportnih poti. Vse to, zahteva uporabo ustreznih transportnih sredstev, ki v danih razmerah tak transport lahko opravijo. Vsak tovrstni premik oziroma transport pa pogojejo tudi določeni stroški.

4.1 OPREMA IN MATERIALNA SREDSTVA MOTORIZIRANE ČETE SKOV 8 x 8

Vrsta in količina materialno-tehničnih sredstev, s katerimi bo motorizirana četa SKOV 8 x 8 odšla na misijo, je odvisna od nalog, ki jih bo četa izvajala, roka samozadostnosti in posebnosti območja, na katerem bo četa delovala ter zagotovljenih sredstev s strani države gostiteljice na območju delovanja. Običajno se z ukazom, katerega del je tudi materialna formacija, opredelita vrsta in količina vse dodatne opreme in sredstev, s katerimi je treba motorizirano četo SKOV 8 x 8 dopolniti, da bo ta lahko živela in neovirano opravljala naloge na misiji.

4.1.1 Formacijska materialna sredstva in oprema motorizirane čete SKOV 8 x 8

Motorizirana četa SKOV 8 x 8 je skladno z namenom enote opremljena z osnovnimi pripadajočimi materialnimi sredstvi, ki so predpisana s formacijo. Med osnovna formacijska sredstva in opremo motorizirane čete SKOV 8 x 8 spada trinajst SKOV 8 x 8, oprema bojevnik 21. stoletja, osebna zaščitna sredstva (zaščitni jopič, zaščitna maska), osebna oborožitev (pištola Beretta, avtomatska puška F 2000, lahki puškomitraljez MINIMI ali puškomitraljez MAG), strelivo, orodje in oprema za osnovno vzdrževanje ter druga namenska oprema in sredstva, potrebna za nemoteno delovanje čete.

4.1.2 Dodatna oprema

Med dodatno opremo in sredstva se štejejo vsa sredstva, ki jih enota formacijsko ne dolži, so pa zaradi posebnosti delovanja potrebna za življenje in delo motorizirane čete SKOV 8

x 8 na misiji. Količina take opreme je odvisna od nalog, ki jih bo četa izvajala, že zagotovljenih sredstev od države gostiteljice, območja delovanja, časa trajanja misije, roka samozadostnosti in zmožnosti lastne logistične podpore.

Med dodatno opremo in sredstva spadajo dodatna terenska vozila in tovorna vozila, kontejnerji, nastanitvena oprema (šotori, električni agregati, klimatske naprave, postelje itn.), prehrana (voda, suhi dnevni obroki), namenska sredstva za opravljanje nalog (puščavske maskirne mreže, gasilni aparati, minoiskalci, sredstva za navigacijo, označevalni stožci, detektorji kovin, brinovi elementi, daljnogledi, nočnogledi, baterijske svetilke, table z opozorilnimi napisi, sanitetni material, rezervna intendantska oprema, radijske naprave s pripadajočo opremo za stacionarno delo, računalniki itn.), dodatna sredstva za osnovno vzdrževanje (rezervni deli, diagnostični računalniki, tehnična dokumentacija, orodje za vzdrževanje, specialno orodje itn.), dodatna orožja (protioklepna orožja, ostrostrelne puške, rezervna orožja itn.) in potrošni material (raznovrstna olja, hladilna tekočina, sredstva za čiščenje, toaletni papir, zaščitne kreme, papir in drugi drobni material itn.).

4.2 PAKIRANJE OPREME IN MATERIALNIH SREDSTEV

Pakiranje opreme in materialno-tehničnih sredstev je pomembna aktivnost in jo izvaja enota pred odhodom na misijo, med njo in ob vrnitvi. Zahteva celovit pristop in ima pomembno vlogo pri ravnanju, skladiščenju in transportu. Pakiranje mora biti nivojsko, nadzorovano, vodeno in ustrezati mora predpisom.

Izbrana embalaža mora biti praktična, trpežna, večnamenska in ne sme vplivati na vsebino. Omogočati mora večkratno uporabo, preprosto ravnanje, stopnjo zaščite in uporabo kot začasnega skladiščnega prostora. Nivojsko pakiranje tako ločimo na:

- primarno, ki obsega pakiranje osebne opreme vojakov in skupinske opreme v nahrbtnike in zaboje, sem spadajo tudi vsa druga sredstva, ki so že v osnovni namenski embalaži;
- in sekundarno, ki obsega pakiranje primarno pakirane opreme in materialno-tehničnih sredstev v transportno embalažo: zaboje, palete, boks palete, kontejnerje.

Izbrana embalaža mora biti kakovostna, prenesti mora vsa običajna ravnanja v celotnem toku transporta. Vsebino tovora mora ščititi pred mehanskimi poškodbami, atmosferskimi vplivi in nepooblaščenim dostopom do pakirane opreme in materialnih sredstev.

Za transport opreme in materialnih sredstev na misijo se običajno uporablja embalaža namensko izdelana embalaža posameznega sredstva, palete, boks palete, razni zaboji in kontejnerji kot večje tovarne enote. V Slovenski vojski se zaradi lažjega transporta opreme in materialnih sredstev uporabljajo standardni 20 ft (čevljev) ISO kontejnerji, tip 1C, s prostornino 36 m³ in dovoljeno bruto težo 20320 kg. Vsi kontejnerji so testirani po ADR. Na misiji se običajno kontejnerji koristijo kot prostori za hranjenje in skladiščenje opreme za čas delovanja enote.

Motorizirana četa bi za pakiranje vse potrebne opreme in materialnih sredstev potrebovala štiri kontejnerje tipa 1C.

4.3 DOKUMENTI

Izdelava posameznih dokumentov za izvedbo premika, razporeditve oz. razmestitve enot je odvisna od države, kjer bo enota nastanjena, in od držav, ki jih bo s svojim premikom prečkala. Obvezna je izdelava naslednjih dokumentov:

- zahtevki enote za popolnitev in zagotovitev manjkajočih sredstev,
- načrt in najava premika,
- zahtevek državi gostiteljici za razporeditev oz. razmestitev enote (HNS Requirements for Deployment),
- načrt razporeditve oz. razmestitve enot (General Deployment Plan),
- natančen seznam prehrabnenih artiklov, ki jih bo enota prevažala s sabo (Detailed List of Food Article),
- dokumenti za izvedbo premika (NATO Travel Order, FORM 302, Triptique, Vehicle Loading List, Movement request, Cargo manifest),
- prijava prevoza nevarnih snovi (Dangerous Goods Declaration).

Dokumente, ki jih je enota izdelala ob odhodu na misijo, mora ponovno izdelati tudi ob

vrnitvi z misije. Vsa vozila in oprema, ki so predmet transporta, morajo biti jasno označeni, iz česar mora biti razvidno, kateri državi in kateremu kontingentu pripadajo.

4.3.1 Označevanje in transport nevarnih snovi

Pri transportu opreme in materialnih sredstev imamo opravka tudi z nevarnimi snovmi, s strelivom v različnih kalibrih, z ročnimi bombami, s protioklepnimi izstrelki itn. Temu mora enota pri pakiranju in označevanju posvetiti posebno pozornost. Pogoje za prevoz nevarnega blaga določajo Zakon o prevozu nevarnega blaga, Evropski sporazum o mednarodnem cestnem prevozu nevarnega blaga, standardni operativni postopki v Slovenski vojski itn.

Vozila za prevoz nevarnega blaga morajo izpolnjevati zakonsko določene predpise o tehnični ustreznosti po ADR, s sprednje in zadnje strani morajo biti vidno označena z oranžno tablo, veliko 400 x 300 mm, s črnim robom, na kateri sta s simboli in v obliki številki predstavljena razred nevarnosti in vrsta nevarne snovi. Blago mora biti prav tako vidno označeno skladno z predpisi.

Vozniki vozil, na katerih se prevažata nevarno blago, morajo imeti uspešno opravljeno usposabljanje in licenco ADR.

4.4 PREMIK ENOTE IN TRANSPORT OPREME

Premik moštva in opreme motorizirane čete SKOV 8 x 8 na mirovno operacijo v Afganistan bi se izvedel v enem delu s pomočjo transportnih zmogljivosti Slovenske vojske, v drugem delu, ko te zmogljivosti ne bi več ustrezale, pa s pomočjo transportnih zmogljivosti Nata ali s pogodbenimi prevozniki. Običajno bi se kombinirala najmanj dva načina transporta, kopenski in zračni, da bi bila oprema in materialno-tehnična sredstva dostavljena na želeni cilj. Organizacija transporta tako obsega:

- zagotavljanje zadostnih in tehnično ustreznih transportnih kapacitet za izvedbo premika,
- zagotavljanje ustreznih in zadostnih sredstev za ravnanje s tovorom,

- organizacijo in postopke za delo na nakladalnih, pretovornih in razkladalnih točkah,
- zagotavljanje usposobljenosti za izvajanje transportov skladno z veljavno zakonodajo.

Pri izbiri transportnega sredstva moramo upoštevati vse lastnosti tovora, predvsem mere in težo, ter zmogljivosti transportnega sredstva, ki ga imamo namen uporabiti. Izbrano transportno sredstvo skupaj z naloženim tovorom ne sme presegati zakonsko določenih omejitev glede širine, višine, teže in osnih obremenitev, upoštevati pa je treba tudi možne omejitve na poti, zlasti ko gre za izredni prevoz.

4.4.1 Potrebe motorizirane čete SKOV 8 x 8 po transportnih sredstvih

Za prevoz kontejnerjev se v Slovenski vojski uporablja tovorno vozilo Mercedes-Benz ACTROS 4146 K, ki je namenjeno za prevoz kontejnerjev in paletiziranega tovora na posebni nakladalni ploščadi. Vozilo je opremljeno s samonakladalnim sistemom PALIFT T20 scorpion, ki omogoča popolnoma samostojno nakladanje in razkladanje kontejnerja 1C. Za potrebe transporta bi motorizirana četa potrebovala štiri taka vozila.

Prevoz kontejnerjev je tako mogoč do določene točke pretovora s pomočjo transportnih sredstev Slovenske vojske. Skladno z dogovori pa je med poznejšimi pretovornimi točkami mogoče koristiti transportne storitve partnerske države, na ozemlju katere se pretovor izvaja, ali pogodbene prevoznike. Za transport med letališčem in bazo na območju delovanja pa lahko koristijo transportne zmogljivosti večnacionalnih logističnih enot države gostiteljice.

Vozila SKOV 8 x 8 lahko brez težav večino premikov opravijo samovozno. Pri potrebah ali okvarah bi se prevoz SKOV 8 x 8 organiziral z najemom ustreznih transportnih sredstev pri zunanjih ponudnikih takih transportnih storitev ali pri večnacionalnih logističnih enotah države gostiteljice, saj Slovenska vojska nima ustreznih zmogljivosti. Potrebe po transportnih sredstvih se lahko zaradi povečanja roka samozadostnosti oziroma rabe katere druge namenske opreme tudi povečajo.

Tabela 1: Posamezne teže tovorov

Vrsta opreme	Skupna teža
13 x SKOV 8 x 8, prazen/bojna teža	286.910/26.000 kg
Pehotno orožje (F 2000, MINIMI, MAG, Beretta)	9876 kg
Strelivo za pehotno orožje in oborožitev vozil (dva bojna kompleta)	5546 kg
Osebna oprema vojakov (90 kg po osebi)	15.570 kg
Dodatna oprema (hrana, voda, rezervni deli, tehnične tekočine, orodje itn.) po približni oceni	12.000 kg
Moštvo (160 x 88 kg)	14.080 kg

Vir: Lasten

Tabela 2: Teže SKOV 8 x 8

Teže SKOV 8 x 8	
Teža praznega vozila	22.070 kg
Teža polno obremenjenega vozila – bojna teža	26.000 kg

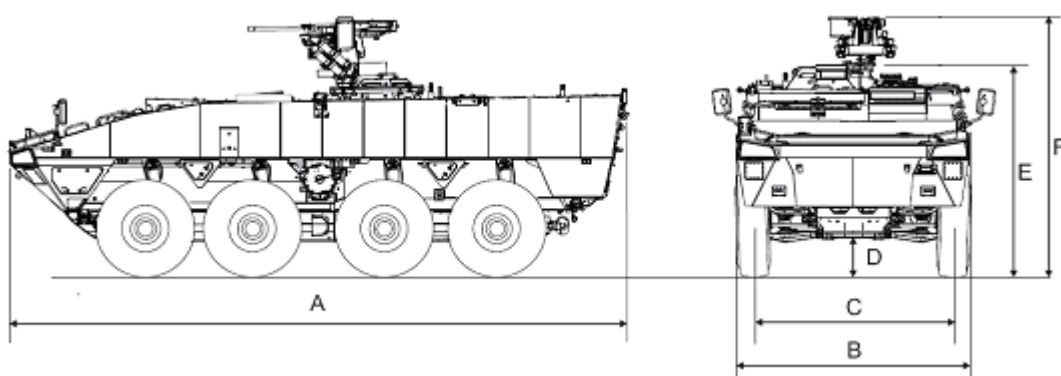
Vir: lasten

4.5 PREVOZI S POSEBNIMI ZAHTEVAMI

Prevozi s posebnimi zahtevami so organizirane kolone oziroma skupine vozil, izredni prevozi in prevozi nevarnega blaga. Način izvajanja vojaških prevozov s posebnimi zahtevami je opredeljen v Pravilniku o udeležbi vojaških vozil v cestnem prometu, ki na podlagi zakona o varnosti cestnega prometa ureja hitrost, osvetlitev organizirane kolone vojaških vozil, način prevoza na tovornih vojaških vozilih in izredne prevoze.

4.5.1 Izredni prevoz

Izredni prevoz po javni cesti je prevoz z vozilom ali s skupino vozil, ki samo ali skupaj z nedeljivim tovorom presega s predpisi dovoljeno skupno težo, mere (širina, dolžina ali višina vozila) ali osne obremenitve. Za izredni prevoz se šteje tudi prevoz, pri katerem je vozilo samo ali skupaj s tovorom v mejah s predpisom dovoljene skupne teže, mer ali osnih obremenitev, vendar pa presega omejitve katerega koli od teh elementov, ki je odredena na javni cesti ali njenem delu s prometnimi znaki.



A – Skupna dolžina SKOV 8 x 8	8010 mm
B – Skupna širina SKOV 8 x 8	2830 mm
C – Širina koloteka SKOV 8 x 8	2450 mm
D – Klirens SKOV 8 x 8	430 mm
E – Višina SKOV 8 x 8 (brez oborožitvene postaje)	2645 mm
F – Višina SKOV 8 x 8 skupaj z oborožitveno postajo RWS – Kongsberg	3375 mm

Slika 1: Mere SKOV 8 x 8

Vir: Navodilo za uporabo in osnovno vzdrževanje vozila 8 x 8, oktober 2008

Izredni prevozi se glede na preseganje največjih dovoljenih skupnih tež, mer ali osnih obremenitev, predpisanih za vozilo, s katerim se ti prevozi opravljajo, delijo v pet kategorij.

Potrebe po izrednem prevozu se pojavijo pri transportu SKOV 8 x 8 na polpriklopniku, s katerim bi ga želeli dostaviti do mesta pretovora na neko drugo transportno sredstvo ali ga zaradi okvare dostaviti na ustrezen servis. Prevoz spada v I. kategorijo izrednih prevozov, saj širina vozila 2,83 metra presega zakonsko predpisano širino 2,5 metra. Glede na višino prikolice polpriklopnika pa se lahko hitro zgodi, da z natovorjenim vozilom presežemo tudi zakonsko predpisano skupno višino 4,20 metra, s čimer transportno sredstvo skupaj s tovorom spada v I. oziroma II. kategorijo izrednih prevozov. Kot temeljna podlaga za določanje izrednih prevozov se uporablja pravilnik o dimenzijah, masah in opremi vozil, s katerim se postavljajo meje med običajnimi in izrednimi prevozi.

4.5.2 Premik v obliki organizirane kolone

Vsi samovozni premiki motorizirane čete SKOV 8 x 8 potekajo v organizirani koloni s spremstvom. Kolono spremljajo spremljevalna vozila z vso potrebno signalizacijo in so na čelu in začetju kolone. Pri udeležbi večjega števila vozil se organizira premik v dveh ali več samostojnih kolonah.

Organizirana kolona vojaških vozil je posebej označena skupina desetih ali več vozil, ki vozijo po istem prometnem pasu z določeno hitrostjo na predpisani razdalji. Njen premik odobri nadrejeno poveljstvo. Izvedba premika in transporta v obliki kolone se začne z neposredno pripravo vozil in moštva pred začetkom prevoza. Enota pred začetkom premika neposredno pripravi in pregleda vozila, spremljevalno osebje pa pregleda obvezno pripadajočo opremo. Izvedeta se pregled in kontrola pritrjenosti tovara in označevanja. Preverijo se radijske zveze med SKOV 8 x 8 v koloni in spremljevalnimi vozili in osebjem iz spremstva. Vozila se postavijo v kolono po najavljenem vrstnem redu. Poveljniki vozil in vozniki motornih vozil dobijo še zadnja navodila, naloge, usmeritve in napotke za čas izvajanja premika.

Določi se lahko tudi izvidniško vozilo, ki vozi nekoliko pred kolono in jo opozarja na morebitne cestne zapore, zgoščen promet, preusmerjanja, posebnosti na cesti in ureja formalnosti na cestninskih postajah za neoviran prehod skozi nje.

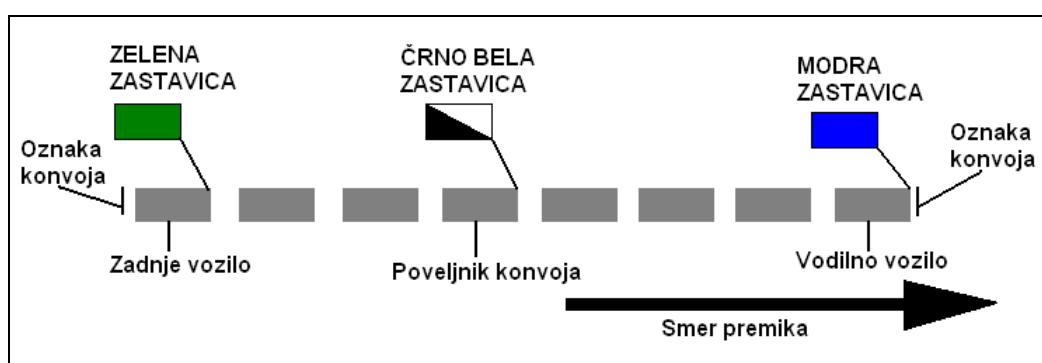
4.5.3 Označevanje kolone

Vsaka kolona ali skupina vojaških vozil mora biti označena skladno z veljavnimi predpisi. Vodilno je prvo vozilo v koloni in je označeno z modro zastavo, pritrjeno na sprednjo levo stran vozila, in s tablo na sprednjem delu vozila, ki opozarja na začetek kolone. Napis je v angleškem jeziku in jeziku države gostiteljice. Vodilno vozilo v koloni po poveljih poveljnika kolone določa hitrost premikanja.

Vozilo poveljnika kolone je lahko kjer koli v koloni, načeloma pa v osrednjem delu in je označeno z diagonalno razdeljeno črno-belo zastavo, pritrjeno na sprednjo levo stran vozila.

Zadnje vozilo je označeno z zeleno zastavo, pritrjeno na sprednjo levo stran vozila, in s tablo na zadnjem delu vozila, ki opozarja na konec konvoja. Napis je v angleškem jeziku in jeziku države gostiteljice.

Rumene opozorilne rotacijske luči morajo biti nameščene na vseh vozilih v konvoju, ki presegajo običajne mere, in morajo biti prižgane ves čas premika. V mirnodobnem času morajo biti med premikom na vseh vozilih prižgane kratke luči.



Slika 2: Označevanje kolone vozil

Vir: lasten

4.5.4 Spremljanje organizirane vojaške kolone ali izrednega prevoza

Premike organiziranih kolon vojaških vozil in izredni prevozi, ki se izvajajo zaradi opravljanja nalog Slovenske vojske, drugih obrambnih potreb ali mednarodnih obveznosti države, spremljajo vojaški policisti. Organizirane vojaške kolone in izredni

prevozi z vojaškimi ali s civilnimi vozili za vojaške potrebe spremlja Vojaška policija, ki je za to ustrezno usposobljena in opremljena. Vojaški policisti spremljajo kolono vozil na čelu in začelju, pri tem pa morajo uporabljati predpisano opremo in posebne svetlobne znake.

Izredne prevoze lahko spremljajo tudi drugi kvalificirani spremljevalci z ustrezno opremljenimi vozili. Spremljevalci izrednega prevoza morajo skladno s pravilnikom o usposabljanju za spremljevalce izrednih prevozov imeti uspešno opravljeno strokovno usposabljanje in pridobljeno potrdilo o usposobljenosti za spremstvo izrednih prevozov. Potrdilo o usposobljenosti za spremljevalca izrednih prevozov izda ministrstvo za promet, podpiše ga predsednik strokovne komisije.

Vozila, s katerimi se izvaja spremstvo izrednih prevozov, morajo biti opremljena z rumeno svetlobno ali odsevno tablo z napisom »IZREDNI PREVOZ« in s posebno opozorilno svetilko, ki oddaja svetlobo rumene barve, tako da je vidna vsem udeležencem v cestnem prometu. Dodatno morajo biti vozila iz spremstva opremljena še z zeleno in rdečo zastavico ali loparjem za urejanje prometa, svetilko, ki oddaja rdečo svetlobo, dvema odsevnima prometnima znakoma triopan, na katerih je upodobljen znak »nevarnost na cesti«, in dopolnilno tablo z napisom »IZREDNI PREVOZ«. Odvisno od vrste spremstva, ki je lahko preprosto ali zahtevno, se oprema vozila ustrezno dopolni skladno s predpisi.

4.6 NATOVARJANJE, PRITRJEVANJE IN RAZTOVARJANJE SKOV 8 x 8

SKOV 8 x 8 kot specifično in največje motorno vozilo v motorizirani četi zahteva pri nakladanju, vezavi in razkladanju izurjenega voznika, poveljnika in usposobljeno posadko, ki mu pri tem pomaga. SKOV 8 x 8 običajno prevažamo na posebnih transportnih vozilih, ki so prilagojena preprostemu natovarjanju in raztovarjanju, na njih pa so praviloma nameščena primerna sidrna mesta za pritrjevanje tovora.

Med prevozom v cestnem prometu mora biti SKOV 8 x 8 kot tovor pravilno naložen, pritrjen in zavarovan. Naložen SKOV 8 x 8 mora biti pritrjen in zavarovan tako, da:

- ne predstavlja nevarnosti ali ovire za druge udeležence cestnega prometa,
- ne povzroča škode na cesti in objektih med prevozom,

- ne onesnažuje okolja,
- ne zmanjšuje stabilnosti transportnega vozila,
- ne zmanjšuje in omejuje preglednosti vozniku transportnega vozila,
- ne zakriva registrskih tablic, označb in drugih predpisanih naprav transportnega vozila,
- ne krši zakonsko predpisanih mer, teže in osnih obremenitev.

Vsa oprema na SKOV 8 x 8 mora biti med prevozom varno spravljena na temu namenjenih mestih, v vozilu in zunaj njega ter zavarovana pred nenadzorovanim premikanjem in izpadanjem.

Natovarjanje SKOV 8 x 8 na transportna sredstva se lahko opravi samovozno, z vlečenjem s pomočjo vitla na prevoznem sredstvu ali z dvigalom. Preden SKOV 8 x 8 natovorimo na transportno sredstvo, moramo z njega odstraniti vso umazanijo, ki bi lahko med prevozom odpadala, umazala cesto ali poškodovala druga vozila.

SKOV 8 x 8 mora biti na transportno sredstvo nameščen skladno s tehničnimi zahtevami prevoznega sredstva in prevoznika in skladno z navodili proizvajalca SKOV 8 x 8. Vozniki SKOV 8 x 8 morajo biti pred natovarjanjem oziroma raztovarjanjem ustrezno pripravljene in usposobljene in od prevoznika seznanjeni z vsemi navodili in s tehničnimi podrobnostmi natovarjanja oziroma raztovarjanja na določeno transportno sredstvo, kar pomeni:

- nadzorovano premikanje SKOV 8 x 8,
- nameščanje SKOV 8 x 8 točno na določeno mesto,
- varovanje SKOV 8 x 8 pred nenadzorovanim premikanjem z zalaganjem koles,
- pritrdjevanje SKOV 8 x 8 s pomočjo vijačnih spon in verig, skladno z navodili proizvajalca, prevoznika ali skrbnika za tovor.

4.6.1 Samovozno natovarjanje SKOV 8 x 8

Preden voznik zapelje SKOV 8 x 8 na transportno sredstvo, se mora prepričati, da na rampi, površini prikolice in kolesih vozila ni sledi olja, masti, ledu, blata oziroma česar

koli, kar bi lahko povzročilo zdrs koles. Ko je SKOV 8 x 8 parkiran na transportnem sredstvu, mora biti ugasnjen in imeti vključeno parkirno zavoro.

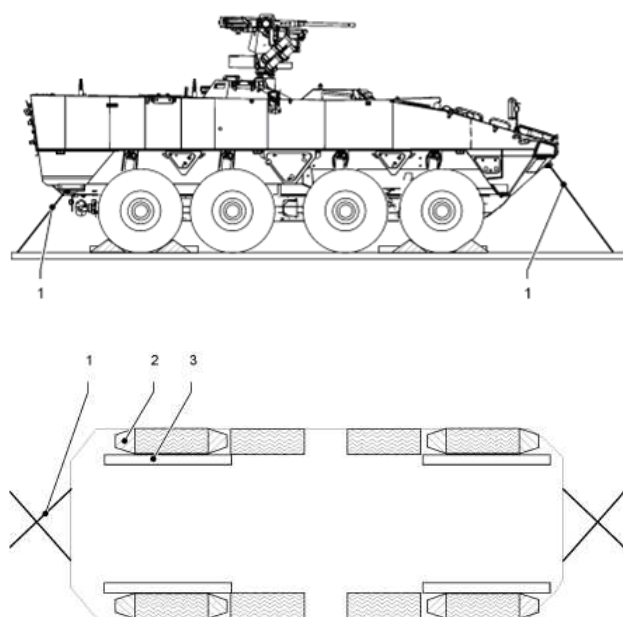
4.6.2 Natovarjanje SKOV 8 x 8 s pomočjo dvigala

Natovarjanje SKOV 8 x 8 na transportna sredstva se lahko opravi tudi s pomočjo dvigala ustrezne nosilnosti. Ta postopek natovarjanja oziroma raztovarjanja se običajno uporablja v pristanišču, kjer se s pomočjo pristaniškega dvigala natovarja SKOV 8 x 8 v trup ladje, ki nima dovozne rampe. Dvigovanje SKOV 8 x 8 se lahko opravi s pritrjevanjem nosilnih verig ali jeklenih vrvi skladno z navodili proizvajalca, na za to izdelanih dvižnih ušesih z zgornje strani školjke SKOV 8 x 8. Nosilne verige ali jeklene vrvi morajo biti ustrezne nosilnosti in testirane. Pri dvigu SKOV 8 x 8 se nobena izmed verig ali jeklene vrvi ne sme naslanjati na kateri koli drug del vozila ali njegov oborožitveni sistem. Med dvigovanjem in prenašanjem s pomočjo dvigala v SKOV 8 x 8 ne sme biti posadke.

4.6.3 Pritrjevanje SKOV 8 x 8

Proizvajalec SKOV 8 x 8 v svojih navodilih predpisuje in s pomočjo sheme prikazuje priporočen način pritrjevanja. Za pritrjevanje SKOV 8 x 8 se uporabljajo verige ali jeklene žične vrvi z mehanizmi za napenjanje in pritrjevanje, ki se pritrjujejo na ustrezna sidrna mesta. Vsa sredstva za pritrjevanje morajo biti ustrezne nosilnosti in označena z kovinsko ploščico na kateri razberemo proizvajalca, številko certifikata – testa in največjo dovoljeno obremenitev. Uporabljene verige ali jeklene vrvi morajo biti povezane navzkrižno, kot pritrjevanje pa mora biti manjši od 60 stopinj glede na vodoravni položaj vozila.

Za preprečevanje vzdolžnega in prečnega premikanja SKOV 8 x 8 med prevozom uporabimo opore in zagozde. Za preprečevanje prečnega premikanja moramo tik ob pnevmatikah z notranje strani koles namestiti opore in jih pritrditi za nakladalno ploščad. Za preprečevanje vzdolžnega premikanja pa za kolesi prve in zadnje osi z obeh strani namestimo zagozde. Višina zagozde naj bo enaka eni tretjini polmera kolesa, ki ga blokiramo, zagozda pa mora biti trdno pritrjena za nakladalno ploščad. Mesta predvidena za dvigovanje SKOV 8 x 8 niso primerna za pritrjevanje navzdol na transportno sredstvo.



Slika 3: Pritrjevanje vozila

Vir: Navodilo za uporabo in osnovno vzdrževanje vozila 8 x 8, oktober 2008

Naloženo SKOV 8 x 8 je treba po nekaj prevoženih kilometrih pregledati in preveriti, da se ni premaknilo in da sredstva za pritrdjevanje niso popustile. Te se po potrebi ponovno zategnejo.

5 VARIANTE PREMIKA IN TRANSPORTNA SREDSTVA ZA PODORO PREMIKA MOTORIZIRANE ČETE SKOV 8 x 8 NA OBMOČJE MIROVNE OPERACIJE V AFGANISTAN

Premik oziroma transport motorizirane čete SKOV 8 x 8 na območje delovanja v Afganistan je zelo zahteven logističen podvig. Je plod zahtevnega načrtovanja, preverjanja, usklajevanja in priprav. Glede na omejitve, ki izhajajo iz dovoljenj držav, ki mejijo z Afganistanom, in nasploh slabo kopensko infrastrukturo je kopenski transport v to državo zelo omejen, trenutno najpogostejše transportno sredstvo je letalo.

Ker čas ni najpomembnejši dejavnik pri transportu motorizirane čete SKOV 8 x 8 na območje delovanja v Afganistan in odzivnost enote ni z njim pogojena, je smiseln razmislek o kombiniranju različnih transportnih sistemov za doseganje istega cilja. Umestno je preučiti, preigrati in stroškovno ovrednotiti različne transportne možnosti, njihovo medsebojno povezanost, pomožno infrastrukturo in se glede na razpoložljiv čas in finančna sredstva odločiti za najugodnejšo varianto transporta.

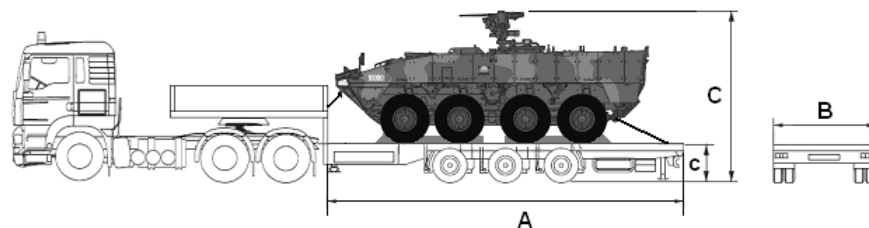
5.1 KOPENSKI TRANSPORT MOTORIZIRANE ČETE SKOV 8 x 8

Cestni transport se lahko izvaja samovozno ali z namenskimi transportnimi sredstvi po vnaprej določeni poti. Če enota izvaja samovozni premik, mora biti ta načrtovan, odobren in izvajati se mora s spremstvom. Samovozni premiki se načrtujejo na razdaljah do 500 km. Motorizirana četa SKOV 8 x 8 lahko opravi popolnoma samostojen cestni premik v kolonski formaciji ob ustreznem spremstvu.

5.1.1 Cestni transport

Cestni transport opreme in materialnih sredstev se lahko ob ustreznem pakiranju v manjše pretovorne enote (palete) ali večje pretovorne enote (kontejnerje) izvaja s pomočjo tovornjakov in ob podpori 670. logističnega bataljona. Transport SKOV 8 x 8 na polpriklopnikih spada v kategorijo izrednih prevozov, zato mora biti načrtovan, najavljen

in odobren, izvaja pa se s spremstvom. Pri načrtovanju in zagotavljanju transportnega sredstva za prevoz SKOV 8 x 8 po cesti je pomembno poznavanje njegovih mer, zmogljivosti in omejitev. Saj le tako lahko izberemo najustreznejše.



Slika 4: Pomembne mere pri transportu SKOV 8 x 8 na polpriklopniku

Vir: lasten

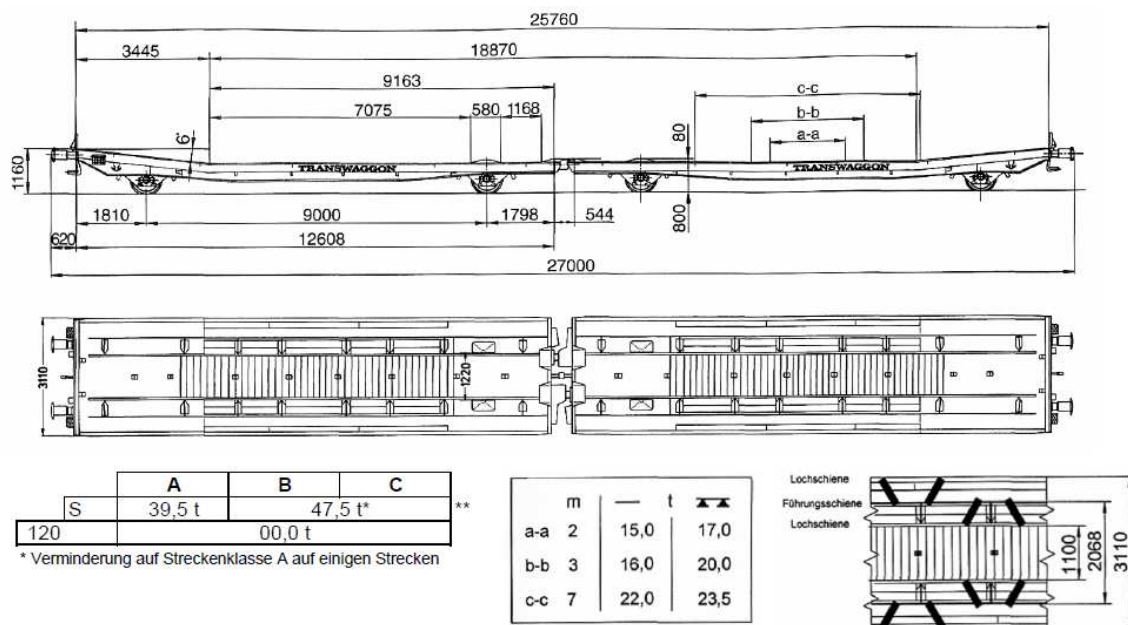
Cestni premik je eden najpogostejših načinov premika, predvsem zaradi uporabe lastne tehnike. Prednosti cestnega premika se kažejo v nizkih stroških, moštvo in materialna sredstva so skupaj, zagotovljena sta stalni nadzor in varovanje, cestne povezave so večinoma dobre.

Slabosti cestnega premika se kažejo v možnosti zastojev, nesreč in okvar, kar lahko povzroči neželene zamude, razbitje kolon in podaljša čas premika. Cestni premiki so lahko zahtevni, če se izvajajo na območjih s slabo razvito cestno infrastrukturo, kolona se premika nadzorovano in ob zmanjšani hitrosti. Čas vožnje je na voznika omejen na osem ur dnevno.

5.1.2 Železniški transport

Transport opreme in materialnih sredstev se lahko opravi tudi po železnici, vendar to zahteva nekoliko več pozornosti. Vagoni tipa »S«, ki jih ima Slovenska vojska v zakupu in so namenjeni prevozu tankov in druge oklepne tehnike, ne ustrezajo tehničnim zahtevam prevoza SKOV 8 x 8, prav tako ne oprtni sistem »A«. V vseh primerih je težava v merah SKOV 8 x 8. Naložen SKOV 8 x 8 na vagon tipa »S« po merah ne ustreza dovoljenemu nakladalnemu profilu. Pri oprtnem sistemu širina vozila in širina koloteka za 23 centimetrov presegeta največjo dovoljeno širino 2,6 metra.

Rešitev je v najemu primernih vagonov z znižano nakladalno ploščadjo iz tujine. Ustrezne vagone tipa TWA 800A z višini nakladalne ploščadi 800 mm nad tiri ponuja podjetje Transwaggon TWA. Najem je povezan tudi z višjimi končnimi stroški prevoza SKOV 8 x 8 po železnici.



Slika 5: Mere železniškega vagona tip TWA 800A

Vir: <http://www.transwaggon.com/Wagon-data.348.0.html#c412>

Prednosti železniškega transporta so v sorazmerno nizkih stroških, preprostosti in hitrosti, zanesljivosti, točnosti, je manj obremenjujoče za moštvo in tehniko, slabo vreme ne vpliva na prevoz.

Slabosti železniškega transporta SKOV 8 x 8 pa se kažejo v omejitvah s profilom zaradi predorov, ozkih grl na posameznih odsekih prog, v omejitvah prevoza tovorov izrednih mer, v nekaterih primerih v slabo razviti železniški infrastrukturi, neustreznih vstopnih in izstopnih točkah in dodatnih stroških (pretovor, sredstva za manipulacijo, najem posebnih vagonov).

5.2 POMORSKI TRANSPORT MOTORIZIRANE ČETE SKOV 8 x 8

Pomorski transport spada med tradicionalne vrste transporta in je najpomembnejša vrsta medcelinskega transporta. Omogoča prevoz blaga in oseb po morju. Primeren je za transport večjega tovora na strateški ravni in je včasih edina mogoča vrsta prevoza. Transportna pot je naravna, potrebna je le pristaniška infrastruktura, kjer ladje pristajajo, se raztovarjajo ali natovarjajo. Pomemben dejavnik so tehnično-tehnološka opremljenost pristanišča ter nadaljnje pomorske in kopenske povezave.

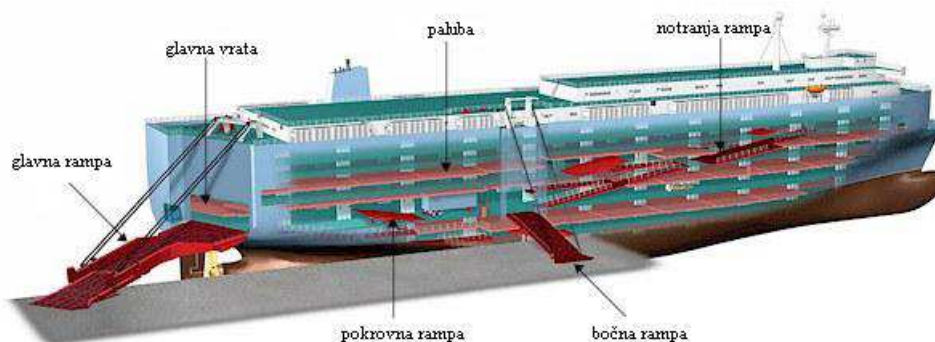
Z vidika kakovosti prevoza je pomorski transport cenovno zelo ugoden, reden in varen način, linijske povezave z drugimi pristanišči na svetu so dobre, logistične zmogljivosti večine pristanišč so primerne, moštvo in materialna sredstva so transportirana skupaj, zagotovljena sta stalni nadzor in varovanje, potovanje za moštvo je neobremenjujoče.

Pomanjkljivosti pomorskega transporta so počasnost in odvisnost od vremenskih razmer ter razporeditev in zmogljivosti pristanišč, njihova povezanost z drugimi vrstami transporta in organizacijsko zahtevno kombiniranje z drugimi načini transporta.

Pomorski transport se načrtuje, usklajuje in izvaja v sodelovanju s špediterjem, ki se izbere z javnim razpisom. Pomorske transporte za potrebe strateških premikov načrtuje in organizira PSSV z izvajalci na podlagi sporazumov in pogodb.

Ker motorizirana četa razpolaga z velikim številom motornih vozil različnih tipov, je eden najprimernejših načinov ladijskega transporta uporaba tovarne ladje RO-RO (roll-on/roll-off). Ta lahko hkrati prepelje moštvo in vsa motorna vozila, vključno s SKOV 8 x 8, iz domačega do ciljnega pristanišča oziroma mesta pretovora.

Ladje RO-RO so posebno grajene za prevoz tovora na kolesih. Na razpolago imajo tudi kabinski del za nastanitev voznikov in spremljevalcev tovora. Lastnosti ladje RO-RO se kažejo v velikih nakladalnih rampah, ki jo povezujejo z obalo in omogočajo vozilom samostojen dovoz na nanjo in odvoz z nje, so na premcu, krmi in včasih tudi na boku. V notranjosti so veliki skladiščni prostori, ki spominjajo na garaže. Tam so še dvigala za premeščanje in pretovor blaga, notranje rampe in vozne poti, tla pa so polna zank za pritrditev tovora. Ladja je opremljena tudi z močnimi medpalubnimi prezračevalni sistemi.



Slika 6: Skica ladje tipa RO-RO

Vir: http://164.8.132.54/Transportne_tehnologije/prvo.html

5.3 ZRAČNI TRANSPORT MOTORIZIRANE ČETE SKOV 8 x 8

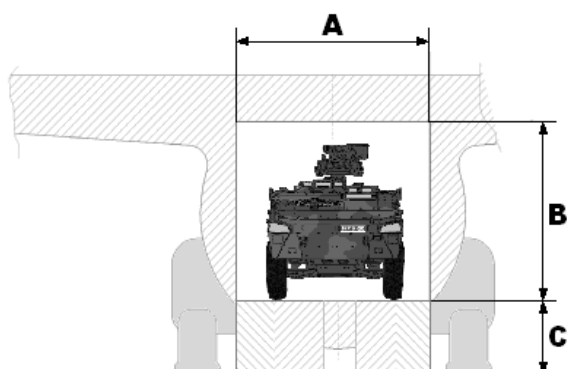
Zračni transport je eden najpomembnejših načinov hitrega prevoza ljudi in materialnih sredstev na velikih razdaljah. Izvaja se s specializiranimi ali z namensko izdelanimi letali. Z zračnim transportom se predvsem na strateški ravni zagotavljata hitro premeščanje enot in opreme ter njihova oskrba med delovanjem. Prednosti letalskega transporta se kažejo v veliki hitrosti, točnosti in varnosti premeščanja materialnih sredstev in ljudi. Pomanjkljivosti pa so v omejitvah glede oblike in teže tovora, v porabi energije na enoto tovora, v velikih prevoznih stroških na tono tovora in strogih pogojih uporabe letališč.

Zračni transport je največkrat edini način za prevoz moštva, opreme, materialnih sredstev in vozil na območje delovanja v Afganistan. Pri transportu motorizirane čete SKOV 8 x 8 gre za strateški transport, za katerega pa Slovenska vojska nima lastnih zmogljivosti, temveč na podlagi sporazumov in pogodb uporablja usluge Nata. Za določen del zračnega transporta pa se lahko koristijo tudi usluge drugih pogodbenih prevoznikov.

Pri sprejemanju odločitve o ustreznosti določenega tipa letala, ki bo opravilo zračni transport, je treba upoštevati več dejavnikov:

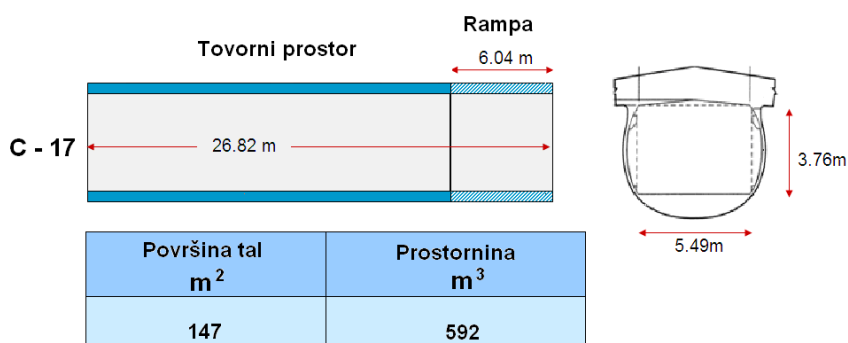
- tehnične zmogljivosti letala kot transportnega sredstva (nosilnost, velikost nakladalne odprtine, prostornost, dovoljene talne obremenitve po kvadratnem metru, naklonski kot vstopno-izstopne rampe),
- tehnične lastnosti tovora (teža, mere, osne obrmenitve),
- tehnične zmogljivosti letališč (izhodiščnih, vmesnih in ciljnih),

- kakšno bo finančno breme za državo.



Slika 7: Pomembne mere pri transportu SKOV 8 x 8 z letalom

Vir: lasten



Slika 8: Velikost in mere tovornega prostora na letalu C-17

Vir: lasten s podatki iz internetne strani <http://www.boeing.com/defense-space/military/c17/c17spec.htm>

Za pokrivanje lastnih potreb po strateškem transportu ima Slovenija kot delni solastnik (približno 2 odstotka) možnost uporabe strateškega transportnega letala C-17 Globemaster III, ki je v Natovi letalski bazi Papa na Madžarskem. Slovenska vojska ima letno zakupljenih okrog šestdeset ur naleta z letalom C-17, kar pa je absolutno premalo glede na vse potrebe po takem transportu v enem letu. Težava nastane, kadar strateški transporterji C-17, katerih prvotna naloga je prevoz sil za hitro posredovanje (NRF), zaradi zasedenosti in prednostnih nalog niso na razpolago. Potem je običajno enota prisiljena čakati.

Zračni transport je stroškovno tudi eden najdražjih, vendar pogosto edini način prevoza opreme in materialnih sredstev na območje delovanja. Kot člani Nata imamo določene privilegije pri zagotavljanju logistične podpore in zračnih transportov, vendar je treba razumeti, da je povpraševanje veliko, čakalna doba pa dolga. Druga možnost je, da sami na tržišču poiščemo cenovno sprejemljivega ponudnika z ustreznimi tehničnimi zmogljivostmi.

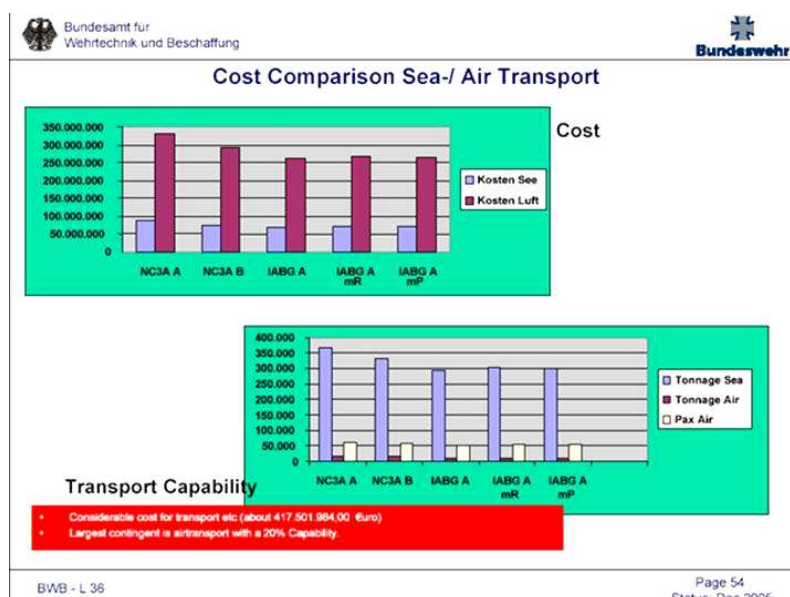
5.4 PRIMERJALNA ŠTUDIJA STROŠKOV LETALSKEGA PREVOZA V PRIMERJAVI Z LADIJSKIM

Pomembno je, da kot uporabniki določenih vrst transporta preučimo in stroškovno ovrednotimo vse možnosti in izberemo najugodnejšo. Kako velike razlike so lahko v razmerju med stroški in količino prepeljanega tovora, dokazuje študija nemške vojske¹, ki prikazuje, da je več kot 97 odstotkov tovora, skupaj 380.000 ton, prepeljano z ladijskim transportom in manj kot 3 odstotki tovora, skupaj 10.000 ton, so prepeljani z letalskim transportom. Skupna cena ladijskega prevoza za 380.000 ton tovora znaša le 1/4 skupne cene letalskega prevoza 10.000 ton tovora.

Grafikona v nadaljevanju prikazujeta primerjavo prepeljanih količin tovora (v tonah) in cene (v EUR) med ladijskim in letalskim prevozom.

Preprost izračun pokaže, da je lahko cena strateškega letalskega prevoza na tono tovora tudi do 150-krat dražja od cene ladijskega prevoza. Z drugimi besedami povedano, če se ne mudi in obstajajo možnosti uporabe drugih transportnih zmogljivosti, jih je zaradi znižanja stroškov smiselno uporabiti ali v določenem delu poti kombinirati z letalskim transportom.

¹ Vir: Federal Office of Military Technology and Procurement, LBDir Gerhard Mey je predstavil »German Airlift Capabilities« na konferenci SMI Conference on Military Airlift & Rapid Reaction Operation v Bruslju, december 2005.



Slika 9: Grafično prikazana primerjava količin tovora in cen

Vir: Kopirano iz predstavitve LBDiGerharda Meya, Federal Office of Military Technology and Procurement »German Airlift Capabilities«, junij 2011, 54

Strateški letalski transport za potrebe Nata se načeloma uporablja samo za transport sil v sestavi NRF², ki dejansko morajo biti v zelo kratkem času na območju delovanja (Taktična študija transporta, Skerbiš Igor, 2006).

5.5 VARIANTE PREMIKA – TRANSPORTA »V 1«

Ena od možnosti premika motorizirane čete SKOV 8 x 8 na območje delovanja v Afganistan je kombinacija samovoznega premika, ladijskega in letalskega transporta. Motorizirana četa bi najprej izvedla samovozni premik do koprskega pristanišča, kjer bi se vsa vozila, tovor in moštvo vkrcali na ladjo RO-RO. Transport z ladjo bi potekal po Jadranskem in Mediteranskem morju in do jugozahodnega turškega pristanišča Izmir. To je eno najzmogljivejših turških pristanišč, saj ima dobro infrastrukturo, velike pretovorne zmogljivosti in odlično povezavo z drugimi transportnimi zmogljivostmi. V drugi fazi bi

² NRF – NATO Response Force.

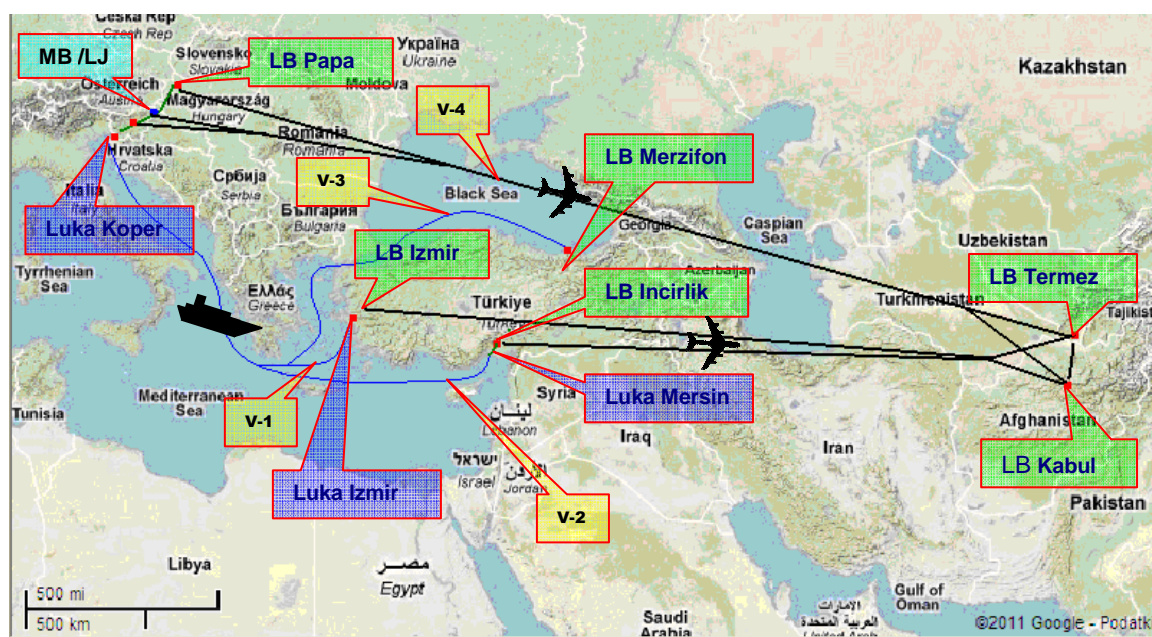
po opravljenem izkrcanju, opravljenih formalnostih in formiranju kolon motorizirana četa SKOV 8 x 8 opravila samovozni premik na Natovo letališče Izmir. Prevoz kontejnerskega tovora bi lahko bil opravljen z lastnimi ali najetimi transportnimi zmogljivostmi. V Izmirju sta tudi eden večjih letalskih logističnih centrov in poveljstvo Natovih letalskih sil za Južno Evropo. Tretja faza bi se začela z vkrcanjem vozil, tovora in moštva na strateška transportna letala C-17 Globemaster III, s katerimi bi bila po zraku prepeljana na ciljno točko, letališče Kabul v Afganistanu, ali v Natovo prehodno letalsko bazo Termez v Uzbekistanu. Pri tej možnosti premika bi več kot polovico poti opravili po morju in preostali del po zraku. Ker za odhod na misijo enota nima časovno predpisanega roka, je ob ustreznem načrtovanju kombiniranega transporta čas prevoza nekoliko daljši, vendar stroškovno ugodnejši.




5.6 VARIANTE PREMIKA – TRANSPORTA »V 2«

Druga možnost premika motorizirane čete SKOV 8 x 8 na območje delovanja v Afganistan je kombinacija samovoznega premika, ladijskega in letalskega transporta – V 2. Motorizirana četa bi najprej izvedla samovozni premik do koprskega pristanišča, kjer bi se vsa vozila, tovor in moštvo vkrcali na ladjo RO-RO. Transport z ladjo bi potekal po Jadranskem in Mediteranskem morju in do ciljnega južnega turškega pristanišča Mersin. V drugi fazi bi po opravljenem izkrcanju, opravljenih formalnostih in formiranju kolone motorizirana četa SKOV 8 x 8 opravila samovozni premik na Natovo letališče Incirlik, ki je od pristanišča oddaljeno približno 90 kilometrov. Prevoz kontejnerskega tovora bi lahko bil opravljen z lastnimi ali najetimi transportnimi zmogljivostmi.

Natova letalska baza Incirlik je 11 kilometrov vzhodno od turškega mesta Adana in je pomemben regionalni logistični center Nata. Tretja faza bi se začela z vkrcanjem vozil, tovora in moštva na strateška transportna letala C-17 Globemaster III, s katerimi bi bili po zraku prepeljani na ciljno točko, letališče Kabul v Afganistanu, ali v Natovo prehodno letalsko bazo Termez v Uzbekistanu.

Pri tej varianti premika bi opravili dve tretjini poti po morju in tretjino po zraku. Enako kot pri prvi varianti velja tudi pri tej, da za odhod na misijo enota nima časovno predpisanega roka, zato je lahko ob ustreznem načrtovanju kombiniranega transporta čas prevoza nekoliko daljši, vendar stroškovno ugoden.



	Samovozni premik
	Ladijski transport
	Letalski transport

Slika 10: Skica z variantami premika – transporta

Vir: Zemljevid Google maps in lastno grafično oblikovanje

5.7 VARIANTE PREMİKA – TRANSPORTA »V 3«

Tretja možnost premika motorizirane čete SKOV 8 x 8 na območje delovanja v Afganistan je prav tako kombinacija samovoznega premika, ladijskega in letalskega transporta. Motorizirana četa bi najprej izvedla samovozni premik do kopskega pristanišča, kjer bi se vsa vozila, tovor in moštvo vkrcali na ladjo RO-RO. Transport z ladjo bi potekal po Jadranskem v Mediteransko in Egejsko morje in skozi Bosporsko ožino v Črno morje. Izkrcanje enote in opreme bi opravili v eni od vzhodnih črnomoških turških pristanišč, od koder bi nato izvedli samovozni premik v najbližjo Natovo zračno bazo v Turčiji ali zračno bazo turške vojske. Prevoz kontejnerskega tovora bi lahko bil

opravljen z lastnimi ali najetimi transportnimi zmogljivostmi. Eno od primernih bi bilo letališče turške vojske Merzifon v provinci Amasya v centralnem delu črnomske regije, ki bi lahko bilo ob ustreznem sporazumu prehodno in pretovorno letališče motorizirane čete SKOV 8 x 8. V tretji fazi bi se vozila, tovor in moštvo vkrcali na strateška transportna letala C-17 Globemaster III in bili po zračni poti prepeljani na ciljno točko, letališče Kabul v Afganistanu, ali v Natovo prehodno letalsko bazo Termez v Uzbekistanu. Pri tej možnosti transporta se večji del opravi po morju z ladjo in manjši s strateškim transportnim letalom.

5.8 VARIANTE PREMIKA – TRANSPORTA »V 4«

Do zdaj uporabljeni način transporta enot SV na misijo Afganistan je bil s pomočjo strateškega letalskega transporta, ki ga je za potrebe premeščanja enot SV na območje delovanja skladno z načrti in s pogodbami opravil Nato. Motorizirana četa SKOV 8 x 8 je najprej izvedla samovozni premik do Letališča Edvarda Rusjana v Mariboru, nekajkrat pa do Natove letalske baze Papa na Madžarskem. Tam so se vozila, oprema in moštvo vkrcali na strateška transportna letala C-17 Globemaster III in bili po zračni poti prepeljani na ciljno točko, letališče Kabul v Afganistanu.

Ta varianta premika motorizirane čete SKOV 8 x 8 bi bila preprosta in hitra, vendar cenovno zelo obremenjujoča za državo. Opraviti bi bilo treba precejšnje število letov s C-17, da bi okrog 350 ton tovara prepeljali na ciljno točko. Za primer vzemimo prevoz SKOV 8 x 8: v četi je trinajst vozil in če letalo C-17 pelje hkrati dva, je to najmanj sedem letov.

6 ZAGOTAVLJANJE LOGISTIČNE OSKRBE MOTORIZIRANI ČETI SKOV 8 x 8 NA OBMOČJU DELOVANJA V AFGANISTANU

Logistična podpora v Slovenski vojski je dejavnost, ki se izvaja za zagotovitev sposobnosti za delovanje in ohranjanje vzdržljivosti sil za vse načine in vrste delovanj, ki jih predvideva Vojaška doktrina.

Oskrbovanje kot eno od funkcionalnih področij logistične podpore v Slovenski vojski obsega ukrepe in postopke, s katerimi z načrtnim uporabljanjem materialnih virov in zalog pravočasno in nepretrgano zagotavljamo materialna sredstva in storitve, potrebne za delovanje poveljstev in enot Slovenske vojske. Oskrbovanje obsega te dejavnosti:

- celoten postopek nabave,
- kakovostni in količinski prevzem,
- skladiščno poslovanje,
- razdelitev sredstev,
- vzdrževanje rezerv,
- zagotavljanje in posredovanje storitev (z lastnimi ali zunanjimi izvajalci),
- izvzem materialnih sredstev iz uporabe.

(MO RS, Direktiva za logistično podporo Slovenske vojske, 2008, 3.)

V načelu mora Slovenska vojska sama zagotoviti logistično podporo na operacijah zavezništva, vendar ji Nato s svojimi rešitvami omogoča reševanje logistične podpore v obsegu, ki je smiseln zanjo. Logistična podpora je odvisna od sklenjenih sporazumov in pripravljenosti sodelujočih držav, predvsem članic Nata, držav partneric in drugih organizacij. Slovenska vojska v načrtovanju in izvajanju logistične podpore vojaških operacij upošteva Natova doktrinarna izhodišča. Skladno z zavezniškimi izhodišči je

Slovenska vojska na skupnih operacijah odgovorna za logistično podporo svojih enot po nacionalni liniji ali skladno s predhodno sklenjenimi sporazumi z drugimi državami, ki sodelujejo na operacijah. Zaradi tega je na območju operacij dolžna oblikovati samostojen ali združen nacionalni podporni element, katerega naloga je zagotavljanje nacionalne logistične podpore poveljstvom in enotam Slovenske vojske ter usklajevanje sporazumov z drugimi državami, organizacijami, podjetji in ustanovami na območju operacij (Doktrina vojaške logistike, 2008, 30).

Nacionalni podporni element (NPE) se oblikuje namensko za posamezno operacijo v taki velikosti, da lahko logistično podpira delovanje enote Slovenske vojske na operaciji. Nacionalni podporni element za enote Slovenske vojske organizira in usklajuje sprejem in nastanitev osebja, ki prihaja na območje delovanja ali se od tam vrača. Med operacijo zagotavlja nepretrganost logistične podpore iz Republike Slovenije in usklajuje logistično podporo z državo gostiteljico, večnacionalno logistično podporo in civilnimi viri.

Nacionalni podporni element zagotavlja:

- oskrbo enote na višjih nivojih oskrbovanja (III., IV.),
- organizira vzdrževanje, evakuacijo in zamenjave materialnih sredstev na višjih nivojih (III., IV., izjemoma tudi II.),
- elemente zdravstvene oskrbe, ki obsega izvedbo medicinske evakuacije in repatriacijo posmrtnih ostankov,
- premike in transport po območju operacije, na njem in z njega,
- finančno zagotovitev,
- vodenje skladišnega poslovanja,
- sklepanje pogodb za zagotovitev vzdržljivosti sil,
- logistično poročanje za nacionalne potrebe in do pristojnega poveljstva na operaciji.

6.1 LOGISTIČNA PODPORA SLOVENSKE VOJSKE V MEDNARODNEM OKOLJU

Skladno z doktrinami in usmeritvami zveze Nato se logistična podpora Slovenske vojske v mednarodnem okolju izvaja nivojsko in v povezovanju v mednarodne logistične in zdravstvene enote. Glede na operativnost in vzdržljivost sil ta logistična podpora poteka na štirih nivojih. Prvi nivo logistične podpore na operacijah kriznega odzivanja izvajajo logistične enote v sestavi sil (četni logistični elementi) po načelu samozadostnosti. Višje nivoje, drugega, tretjega in četrtega, pa načeloma izvajajo mednarodne logistične enote, izjemoma tudi nacionalne (NPE).

6.1.1 Prvi nivo logistične podpore

Prvi nivo logistične podpore zagotavlja temeljno taktično delovanje enot z lastnimi formacijskimi viri vojaške opreme in logističnega kadra. Podpora se omejuje na tri dni bojnega delovanja nizke intenzivnosti, brez obnavljanja virov in zagotavljanja storitev. Logistična podpora zagotavlja taktične premike enot ter bojno in zdravstveno oskrbo na bojišču, vključno z evakuacijo moštva in izvleko materialnih sredstev.

6.1.2 Drugo nivo logistične podpore

Drugi nivo logistične podpore izvajajo formacijske ali namensko oblikovane logistične in vojaške zdravstvene enote, ki poleg dopolnjevanja prvega nivoja zagotavljajo še večino storitvenih dejavnosti. V enote na drugem nivoju se lahko vključujejo specialistični logistični moduli dodanih enot. Drugi nivo logistične podpore zagotavlja do sedemdnevno oskrbo z vsemi oskrbnimi razredi, z dostavo do osnovne enote in evakuacijo materialnih sredstev ter vzdrževanjem, vključno z zamenljivostjo sklopov. Izjemoma lahko pri bojiščno odločujočem strelivu dostava poteka neposredno do oborožitvenih sistemov v prvi bojni črti. Drugi nivo logistične podpore lahko zagotavlja logistično podporo tudi enotam, ki v svoji sestavi nimajo logističnih enot ali pa so te namenjene za druge naloge.

6.1.3 Tretji nivo logistične podpore

Tretji nivo logistične podpore se v Republiki Sloveniji v miru največkrat uresničuje z zunanjimi izvajalci. Na operacijah kriznega odzivanja, predvsem operacijah po petem členu Natove pogodbe, se ta nivo logistične podpore uresničuje z vključevanjem logističnih zmogljivosti Slovenske vojske v mednarodne združene enote za logistično podporo. Takrat navadno logistične in vojaške zdravstvene enote Slovenske vojske preidejo pod operativno kontrolo poveljnika združenega (logističnega) poveljstva.

6.1.4 Četrty nivo logistične podpore

Četrty nivo je najvišji nivo logistične podpore na operacijah zunaj ozemlja Republike Slovenije in je povezava med domačo logistično podporo in logistično podporo na območju delovanja. Ta nivo zagotavlja preglednost in pretok po razredih oskrbe do operativno zahtevanih tridesetdnevnih standardnih zalog. Navadno se uresničuje z delovanjem nacionalnega podpornega elementa. Temeljne logistične funkcije nacionalnega podpornega elementa so:

- organizacija in usklajevanje sprejema ter nastanitve osebja in opreme, ki prihaja na območje delovanja ali se od tam vrača,
- organizacija ter usklajevanje sprejema, skladiščenja in razdeljevanja sredstev posameznih razredov oskrbe,
- organizacija in usklajevanje transportnih storitev,
- priprava in izvajanje zdravstvene evakuacije,
- usklajevanje z organi podpore države gostiteljice v državi gostiteljici,
- usklajevanje z drugimi subjekti, ki znotraj pogodb in sporazumov sodelujejo pri logistični podpori enot Slovenske vojske,
- izvajanje finančne zagotovitve in sklepanje pogodb,
- sodelovanje pri prevozi posmrtnih ostankov preminulih pripadnikov Slovenske vojske,

- opravljanje drugih nalog logistične podpore, ki so predvsem nacionalne in jih odreja najvišji predstavnik Slovenske vojske na območju operacije.

6.1.5 Operativno-tehnična merila za oblikovanje in vzdrževanje zalog

Operativno-tehnična merila za oblikovanje in vzdrževanje zalog in rezerv so merila, ki služijo kot podlaga za načrtovanje oskrbe enot. Ta merila so:

- bojni komplet,
- enotovne zaloge,
- dan oskrbe,
- bojni dan oskrbe,
- odobrena poraba,
- dnevne izgube.

Bojni komplet je merilo, s katerim izkazujemo količino in vrsto streliva, minskoeksplozivnih sredstev in raket, ki glede na tehnične lastnosti pripadajo posamezniku, orožju ali bojnemu sredstvu.

Enotovna zaloga je merilo, s katerim izkazujemo količino in vrsto materialnih sredstev, ki jih ima enota pri sebi. Za strelivo, minskoeksplozivna sredstva in rakete. Enotovne zaloge praviloma izražamo v bojnih kompletih.

Dan oskrbe je merilo, namenjeno načrtovanju oskrbovanja, s katerim izkazujemo minimalno količino materialnih sredstev za zagotovitev enodnevnega delovanja.

Bojni dan oskrbe je merilo, namenjeno načrtovanju oskrbovanja pri bojnih delovanjih. Uporablja se za načrtovanje oskrbovanja v resničnih bojnih situacijah. Bojni dan oskrbe

se izračunava tako, da se na dan oskrbe dodajo dodatni kakovostni in količinski koeficienti, ki izhajajo iz izkušenj ali predvidevanj.

Odobrena poraba je merilo, s katerim izkazujemo dovoljeno porabo materialnih sredstev enote ali posameznika za izvedbo naloge. Lahko se določi za izvedbo celotne naloge oziroma po stopnjah ali etapah. Navadno se izraža v bojnih kompletih.

Dnevna izguba je merilo, s katerim izkazujemo izgube posameznih vrst ali skupin materialnih sredstev pri enodnevnem delovanju.

6.2 LOGISTIČNA OSKRBA MOTORIZIRANE ČETE SKOV 8 x 8 NA MISIJI

Zagotavljanje oskrbe predstavlja načrtno, organizirano in sistematično rabo materialnih virov in zalog, s katerimi zagotavljamo optimalno, pravočasno in nepretrgano oskrbo motorizirane čete SKOV 8 x 8 z vsemi potrebnimi sredstvi za njeno delovanje. Ekonomičnost in zadostnost oskrbe se zagotavljata s pravilnim načrtovanjem, pravočasnimi popolnitvami, racionalno porabo, načrtnim obnavljanjem zalog, ekonomičnim transportom, pravilnimi odločitvami in natančnim vodenjem podatkov o stanju zalog.

Oskrbovalna točka kot izpostavljen logistični element se na misiji za potrebe oskrbe motorizirane čete SKOV 8 x 8 vzpostavi na dodeljenem prostoru znotraj baze. Na tej točki je zbrana, pod določenimi pogoji uskladiščena in zavarovana večina opreme, ki jo enota pripelje s seboj. Na njej se tudi izvajajo delitev ter sprejem zahtevanih in odobrenih materialnih sredstev in njihovo vračanje na skladiščenje.

Obnavljanje zalog čete je zahtevno in dolgotrajno opravilo. Zahtevanih materialnih sredstev, ki bi morebiti primanjkovala enoti, ni mogoče dostaviti s »hitro pošto«, saj je dostava na območje delovanja odvisna od mnogih dejavnikov, razpoložljivosti materialnega sredstva doma, dosegljivosti ustreznega transportnega sredstva v tem primeru letala, razmer na območju delovanja in s tem povezanih omejitev.

Uspešnost in učinkovitost logistične oskrbe motorizirane čete SKOV 8 x 8 na misiji zato temeljita na ustreznem razmerju med logistično samozadostnostjo in naslanjanjem na zmogljivosti zavezniških in civilnih virov na območju delovanja ter na:

- optimalni uporabi razpoložljivih virov,
- ekonomičnosti,
- pravočasnem in kakovostnem načrtovanju,
- doslednem spoštovanju pravil organiziranosti in hierarhiji odnosov,
- informacijski podpori,
- dobro usposobljenem in motiviranem kadru.

6.2.1 Predhodnica

Če je enota prva, ki sodeluje na mednarodni operaciji, se na območje izvajanja naloge in nameščanja enote obvezno pošlje predhodnica. Predhodnica se pošlje tudi, kadar nastanejo večje spremembe glede števila vojakov v enoti, ob novem nameščanju enot, zamenjavi enot, premeščanju enot v drugo bazo oziroma območje. Predhodnico običajno vodi namestnik poveljnika kontingenta, sestavljena pa je iz logistikov, vezistov in vojakov ter delovne sile. Njen namen je, da se seznanijo z zagotavljanjem razmer bivanja in delovanja na misiji in da pripravi ter zagotovi vse potrebno za prihod in namestitve glavnine enote na območje delovanja. S tem se skrajša čas nameščanja in prilagajanja, enota pa lahko v zelo kratkem času začne dejavnosti, ki jih določajo naloge.

6.2.2 Nastanitev na območju delovanja

Po prihodu enote na območje delovanja sledijo nastanitev enote in materialnih sredstev ter seznanitve moštva z bazo, hišnim redom, posebnostmi na območju delovanja, pristojnostmi, pravili delovanja (ROE), nacionalnimi omejitvami in drugim pomembnimi informacijami. Obenem se začnejo dejavnosti in priprave moštva ter vozil za opravljanje nalog. Materialna sredstva in oprema, ki jih je enota za svoje delovanje pripeljala s seboj, se v namenskih prostorih uskladiščijo in zavarujejo. Večinoma so v ta namen uporabljeni

kontejnerji. Skratka, organizacija dela in življenja se prilagodi posebnim razmeram delovanja na mirovni operaciji.

Slovenska vojska običajno deluje kot sestavni del večnacionalne enote, ki je nastanjena v skupni bazi, zato na organizacijo dela v taboru in na razmestitev posameznih lokacij nimamo nobenega vpliva, prevzeti moramo veljavna pravila in določila hišnega reda ter jih dosledno upoštevati in izvajati predpisane postopke, ki zagotavljajo usklajeno delo in varnost v bazi.

6.2.3 Oskrbovanje na območju delovanja

Oskrbovanje na območju delovanja obsega dejavnosti, ukrepe in postopke, s katerimi se načrtno, usklajeno, pravočasno in nepretrgano zagotavljajo materialna sredstva in storitve za normalno in neovirano delovanje enote in izvajanje nalog na misiji. Materialno oskrbovanje obsega nabavo, skladiščenje, razdeljevanje in ohranjanje zalog in rezerv ter izločitev. Nosilec organiziranja, usklajevanja in zagotavljanja materialne oskrbe in storitev za enoto na misiji je nacionalni podporni element, ki je podrejen poveljniku kontingenta. Zaradi preglednosti materialnega poslovanja se vsa oskrba enote izvaja po zahtevkih, odobrava pa jo poveljnik kontingenta. Na ravni čete je organiziran četni logistični element, ki kot osnovni element oskrbovanja zagotavlja oskrbo skladno s potrebami in z zahtevki v četi iz lastnih rezerv ali prek nacionalnega podpornega elementa.

6.2.4 Vzdrževanje na območju delovanja

Vzdrževanje v Slovenski vojski se izvaja skladno z Doktrino Slovenske vojske in Direktivo za izvajanje tehničnega vzdrževanja v Slovenski vojski. Vzdrževanje obsega dejavnosti, ukrepe in postopke poveljstev in enot, s katerimi se zagotavljajo tehnična brezhibnost, razpoložljivost in zanesljivost delovanja materialnih sredstev.

Vzdrževanje obsega naslednje dejavnosti:

- osnovno vzdrževanje,
- tehnično vzdrževanje na I., II. in III. stopnji,

- izvleko in evakuacijo materialnih sredstev,
- upravljanje nadomestnih delov.

Osnovno vzdrževanje izvaja enota, za tehnično vzdrževanje pa se enoti med delovanjem na misiji dodajo strokovnjaki za posamezna področja, kot so orožarji, mehaniki, optoelektroniki. Ti za potrebe enote izvajajo vzdrževalna dela tudi na I. in II. stopnji tehničnega vzdrževanja. Načeloma sredstva za II. stopnjo tehničnega vzdrževanja zagotavlja nacionalni podporni element, ki v svojih skladiščih razpolaga s potrošnim materialom in z minimalnimi količinami sredstev ter nadomestnih delov za večja popravila oziroma zamenjave. Delavnice in prostore za izvajanje tehničnega vzdrževanja običajno zagotavljajo združene logistične enote na območju delovanja.

Logistični organ enote mora tako že pred odhodom na misijo pri načrtovanju uporabe materialnih sredstev, skladno z operativno-tehničnimi merili za oblikovanje in vzdrževanje zalog ter rokom samozadostnosti, načrtovati in si zagotoviti minimalne količine materialnih sredstev v potrošnem materialu in rezervnih delih za sredstva, ki se pogosteje kvarijo. V kompletu rezervnih delov in potrošnega materiala, ki ga enota transportira s seboj, so tako razni akumulatorji, rezervne pnevmatike za vse vrste vozil, ki so v kontingentu, žarnice, zračni in oljni filtri, metlice brisalcev, končniki in zglobovi, olja in druge tehnične tekočine, razno delovno in diagnostično orodje idr.

Sistem oskrbe z nadomestnimi in rezervnimi deli na misiji je enak kot v domačem okolju. Logistični element čete posreduje zahtevek nacionalnemu podpornemu elementu, ki zahtevana sredstva zagotovi iz svoje zaloge, kupi na tržišču ali pa organizira njihovo dostavo iz Slovenije. Določen del zahtevnejšega vzdrževanja načrtuje in organizira nacionalni podporni element pri pogodbenih izvajalcih in državi gostiteljici. Če pokvarjenega sredstva ni mogoče popraviti na misiji, nacionalni podporni element poskrbi za njegovo evakuacijo v Slovenijo oziroma zagotovi zamenjavo zanj.

O vseh opravljenih vzdrževalnih delih se vodi predpisana tehnična dokumentacija (delovni nalogi, dnevnik popravil, evidenca porabljenih in vgrajenih rezervnih delov itn.), da sta zagotovljena nadzor in preglednost nad porabljenimi in vgrajenimi deli ter opravljenimi vzdrževalnimi deli.

6.2.5 Premiki in transporti na območju delovanja

Zagotovitev vozil za izvedbo premikov in transportov je v nacionalni pristojnosti, lahko pa se izvaja tudi ob podpori večnacionalnih logističnih enot ali s pomočjo pogodbenih izvajalcev. Z ustreznim načrtovanjem mora motorizirana četa SKOV 8 x 8 zagotoviti ustrezne zmogljivosti za izvedbo premika na območje delovanja, za izvajanje premikov po območju delovanja skladno z nalogami in izvedbo premika z območja delovanja domov. Motorizirana četa SKOV 8 x 8 mora imeti zagotovljene zmogljivosti v vozilih za:

- potrebe prevoza moštva in transport opreme in materialnih sredstev,
- potrebe opravljanja nalog na misiji.

Vozila, ki jih za potrebe misije uporablja motorizirana četa, morajo biti pred odhodom podrobno pregledana in brezhibna, opravljene pa morajo imeti vse predpisane tehnične preglede. Ti ne smejo prenehati veljati med misijo, saj to lahko pomeni precejšnje stroške in vprašljivo uporabnost enote na nalogah. Pregledani in brezhibni morajo biti tudi vsi vgrajeni sistemi na vozilih, še posebno na tistih, s katerimi se na misiji izvajajo naloge na terenu.

6.2.6 Zdravstvena oskrba na območju delovanja

Natančne pristojnosti in zagotavljanje zdravstvene oskrbe na misiji se določijo s sporazumi med sodelujočimi državami na konkretni mirovni misiji. Določila, zapisana v Natovi doktrini (AJP-4), narekujejo, da je zagotovitev zdravstvene oskrbe v nacionalni pristojnosti, lahko pa je rešena tudi drugače.

Zdravstveno oskrbo motorizirani četi SKOV 8 x 8 na misiji tako zagotavlja dodano zdravstveno osebje. Njihove naloge pa so: zagotavljanje prve in preventivne medicinske pomoči, prevozi in evakuacija obolelih in poškodovanih, medicinska evakuacija, sanitarni preventivni pregledi tako pri pripadnikih kontingenta kot v prostorih nastanitve in bivanja, vodenje zdravstvene evidence o pripadnikih kontingenta itn.

Zagotavljanje logistične oskrbe motorizirani četi SKOV 8 x 8 na misiji je specifično in zahteva celovit pristop za njeno uspešno izvajanje. Načrtovanje in izvajanje oskrbe je

stalnica delovanja enot Slovenske vojske, intenzivnejše pa postane v času priprav enote za misijo. To narekuje naloge, usposabljanje, samozadostni roki in dopolnjena materialna formacija. Pomembno je, da je enota že pred odhodom na misijo maksimalno oskrbljena z materialnimi sredstvi, ki so življenskega pomena za njeno delovanje na misiji. Še posebno skrb je potrebno nameniti tistim sredstvom, ki so specifična za enoto in jih na misiji ni mogoče zagotoviti v kratkem času. Ta sredstva običajno enota vozi s seboj in poskuša biti čim bolj logistično samozadostna in neodvisna od logistične oskrbe združenih logističnih enot.

Določen del oskrbe se izvaja s strani države gostiteljice skladno s sporazumi in pogodbami in se običajno odraža v koriščenju nastanitvenih zmogljivosti, oskrbi s hrano in vodo, zdravstveni oskrbi, uporabi strelšč, delavnic in drugih sredstev na območju delovanja.

Del načrtovane ali nenačrtovane oskrbe pa enoti zagotavlja NPE skladno z njenimi potrebami iz domačega okolja. Ta del oskrbe je običajno zaradi oddaljenosti, transportnih zmogljivosti in omejitev na območju delovanja dolgotrajen. Posledice se lahko kažejo v omejeni uporabnosti enote pri izvajanju vskdanjih nalog.

7 SKLEP

Slovenska vojska deluje v mednarodnem okolju vse od leta 1997. V tem času si je z logističnimi enotami, ki so podpirale tako domače kot tuje enote, nabrala ogromno izkušenj delovanja v mednarodnem okolju. Hkrati je doma potekala intenzivna modernizacija celotnega sistema logistične podpore, tako v materialnem smislu kot v sprejemanju Natovih predpisov in drugih dokumentov, ki logistične enote Slovenske vojske postavlja na ustrezno raven kompatibilnosti z drugimi državami članicami Nata. Zaostali smo le na področju strateških transportnih zmogljivosti na velikih razdaljah, zato to vrzel dopolnjujemo z uporabo strateških transportnih zmogljivosti Nata.

S sodelovanjem Slovenske vojske na Natovi vojaški operaciji mednarodnih varnostnih sil v Afganistanu (ISAF International Security Assistance Force) se je začelo obdobje napotitev enot na zelo oddaljena krizna območja. To pa zahteva poseben in celovit pristop pri pripravah in usposabljanju enote ter zagotavljanju logistične podpore na vseh nivojih.

Motorizirana četa uporablja formacijska kolesna oklepna vozila 8 x 8 (SKOV 8 x 8), ki zaradi svojih mer pri premikih in transportu spadajo med izredne prevoze, kar pomeni, da mora biti po slovenski nacionalni zakonodaji njihov premik po cestah najavljen in direkcija za ceste ga mora odobriti. Med premikom morajo biti vozila ustrezno označena z napisnimi tablamami »IZREDNI PREVOZ«, opremljena pa morajo biti tudi z opozorilno rumeno utripajočo lučjo. Spremistvo SKOV 8 x 8 izvajajo z ustrezno zvočno in svetlobno signalizacijo vozila Vojaške policije in vojaški policisti, ki skrbijo za nemoten potek premika.

Pri načrtovanju premikov, pri katerih želimo uporabiti transportna sredstva, je bistvenega pomena poznavanje tehničnih lastnosti in mer SKOV 8 x 8, pa tudi tehničnih zmogljivosti in omejitev transportnega sredstva, ki ga želimo uporabiti.

Poznavanje in upoštevanje vseh dejavnikov omogočata izbiro in naročanje primerne transportnega sredstva, ki bo skupaj s tovorom ustrezalo predpisom in zakonskim določbam ter bo časovno in cenovno optimalno. V nadaljevanju je treba določiti pot, po kateri bomo izvedli transport, in preučiti vse morebitne dejavnike, ki bi lahko vplivali na

transport: ustreznost poti (podlaga, vzponi, spusti, nosilnost mostov, omejitve zaradi podvozov in predorov itn.), odobritve ali zadržki držav, čez katere vodi pot, povezljivost uporabe različnih transportnih sredstev na poti (cesta, železnica, morje itn.), razpoložljivost ustrezne infrastrukture in drugo.

Če se na primer izvaja transport SKOV 8 x 8 s pomočjo vlačilca na prikolici, je problematična predvsem skupna višina, ki največkrat preseže 4,5 m. Rešitev je v izbiri prikolice z nizko platformo (trebuhom). Transporta po železnici ne moremo opraviti z vagoni tipa »S«, ki so v lasti Slovenske vojske, ker ti naloženi s SKOV 8 x 8 ne izpolnjujejo zahtev varnostnega nakladalnega profila za premik po slovenskih železnicah.

Obstajajo tudi različni profili, ki veljajo na določenih odsekih prog doma in v tujini, ter dodatni, ki se pojavljajo na določenih odsekih zaradi zastarele infrastrukture, predorov, obnovitvenih del in zavojev. Rešitev je v uporabi najetih vagonov z nizko nakladalno ploščadjo TWA 800A, kar pa lahko po drugi strani občutno podraži tak transport.

Najhitrejši, vendar tudi najdražji je transport SKOV 8 x 8 na krizno območje s strateškimi transportnimi letali, vendar Slovenska vojska nima niti teh. Zato tak transport zagotavlja z uporabo Natovih strateških transportnih letalskih zmogljivosti (C-17, C-5 itn.), organizira pa ga PSSV. Mogoč je tudi najem ustrezno tehnično zmogljivih letal različnih ponudnikov letalskega transporta na tržišču. Obe možnosti je vredno preučiti in finančno ovrednotiti.

Premik oziroma transport motorizirane čete SKOV 8 x 8 na območje delovanja v Afganistan je zelo zahteven logističen podvig. Je plod zahtevnega načrtovanja, preverjanja, usklajevanja in priprav. Glede na omejitve, ki izhajajo iz dovoljenj držav, ki mejijo z Afganistanom, in nasploh slabo kopensko infrastrukturo je kopenski transport v to državo zelo omejen. Ni pa omejen do nekaterih sosednjih držav članic Nata oziroma drugih držav, ki pod določenimi pogoji, ki so opredeljeni s sporazumi in pogodbami, dajejo določeno podporo enotam v tranzitu. V ta namen je v osrednjem delu diplomskega dela predstavljenih nekaj variant premika, ki bi lahko bile glede na razpoložljivi čas ekonomično zanimive.

Trenutno Slovenska vojska ne uporablja drugih možnosti, temveč uporablja strateški letalski transport Nata, kot najdražjo obliko transporta. Ker čas ni najpomembnejši dejavnik pri transportu motorizirane čete SKOV 8 x 8 na območje delovanja v Afganistan in odzivnost enote ni odvisna od njega, je smiseln razmislek o kombiniranju različnih

transportnih sistemov za doseganje istega cilja. Umestno je preučiti, preigrati in stroškovno ovrednotiti različne transportne možnosti, njihovo medsebojno povezanost, pomožno infrastrukturo in se glede na razpoložljiv čas in finančna sredstva odločiti za najugodnejšo varianto transporta.

Diplomsko delo potrjuje trditev, predstavljeno v uvodnem delu, da je premik moštva, orožja in opreme motorizirane čete, opremljene s SKOV 8 x 8, na mirovno operacijo v Afganistan specifičen in da je nujno združevati logistične zmogljivosti Slovenske vojske, Nata in zunanjih pogodbenih partnerjev. Skladno z racionalizacijo premikov je treba skrbno preučiti različne variante, možne transportne poti in možnosti kombinirane uporabe različnih transportnih sredstev. Projekt načrtovanja in izvedbe premika (transporta) enote, opremljene s srednjimi oklepnimi kolesnimi vozili 8 x 8 »Svarun«, zato zahteva veliko strokovnosti, znanja in usklajevanja, pa tudi stalen nadzor in kontrolo izvajanja premikov.

8 LITERATURA

Bosotina, V. [online]. Skripta za predmet *Vojaška logistika*. Univerza v Mariboru fakulteta za logistiko, 2007. (Citirano 20. 5. 2011). Dosegljivo na naslovu:

http://fl.uni-mb.si/attachments/140_vojaska_logistika.pdf

Furlan, B., in drugi. *Doktrina Slovenske vojske*. Poveljstvo za doktrino, razvoj izobraževanje, in usposabljanje, 2006.

Transwagon. *Podjetje za storitve v železniškem transportu*. (Citirano 24. 6. 2011). Dosegljivo na naslovu: <http://www.transwaggon.com/Wagon-data.348.0.html#c412>

MO RS. *Direktiva za logistično podporo Slovenske vojske*. Generalštab Slovenske vojske, št. 804-1/ 2007-20, z dne 21. 7. 2008.

MO RS. *Direktiva za izvajanje podpore države gostiteljice v Slovenski vojski*. Ljubljana: Generalštab Slovenske vojske, št. 801-13-1/ 2004-7, z dne 12. 11. 2004.

MO RS. *Navodilo za uporabo in osnovno vzdrževanje vozila 8 x 8*. MO RS, 2008.

NATO. AJP-1 Allied Joint logistic Doctrine – Doktrina zavezniških združenih operacij. Nato, 2001.

NATO. AJP-4 Allied Joint logistic Doctrine. Nato, 2003.

Navršnik, D. *Sodelovanje Slovenske vojske v operacijah kriznega odzivanja*. Poveljstvo za doktrino, razvoj izobraževanje in usposabljanje, 2005.

Sierra 5 net. [online]. *Slovenski letalski portal*. (Citirano 6. 5. 2011). Dosegljivo na naslovu:

http://www.sierra5.net/index.php?option=com_content&task=view&id=112&Itemid=113

Žurman, M., in drugi. *Doktrina vojaške logistike*. Poveljstvo za doktrino, razvoj izobraževanje, in usposabljanje, 2008.

SEZNAM SLIK

SLIKA 1: MERE SKOV 8 x 8	23
SLIKA 2: OZNAČEVANJE KOLONE VOZIL.....	25
SLIKA 3: PRITRJEVANJE VOZILA.....	29
SLIKA 4: POMEMBNE MERE PRI TRANSPORTU SKOV 8 x 8 NA POLPRIKLOPNIKU.....	31
SLIKA 5: MERE ŽELEZNIŠKEGA VAGONA TIP TWA 800A.....	32
SLIKA 6: SKICA LADJE TIP A RO-RO.....	34
SLIKA 7: POMEMBNE MERE PRI TRANSPORTU SKOV 8 x 8 Z LETALOM.....	35
SLIKA 8: VELIKOST IN MERE TOVORNEGA PROSTORA NA LETALU C-17.....	35
SLIKA 9: GRAFIČNO PRIKAZANA PRIMERJAVA KOLIČIN TOVORA IN CEN.....	37
SLIKA 10: SKICA Z VARIANTAMI PREMIKA – TRANSPORTA.....	39

SEZNAM PREGLEDNIC

TABELA 1: POSAMEZNE TEŽE TOVOROV	22
TABELA 2: TEŽE SKOV 8 x 8	22