

Transportno letalo v perspektivi Slovenske vojske

Transport Aircraft from the Perspective of the Slovenian Armed Forces

Povzetek

Slovenska vojska je ena izmed pomembnih delov nacionalnovarnostne politike Republike Slovenije za zagotovitev varnosti v mednarodnem okolju. Namenjena je vojaški obrambi države, sodelovanju v kolektivni obrambi in vojaškemu prispevku k mednarodnemu miru, varnosti in stabilnosti s sodelovanjem v mednarodnih operacijah in na misijah. Slovenska vojska mora biti za opravljanje teh nalog organizirana, usposobljena, opremljena in sposobna. Ena izmed pomembnih zmogljivosti za izvajanje teh nalog je tudi sposobnost pravočasnega premeščanja sil, opreme in oskrbe na velike razdalje. Za tako premeščanje je letalski transport pogosto najprimernejša vrsta transporta. Članek proučuje potrebe Slovenske vojske po zračnem transportu in njene trenutne zmogljivosti, ki jih zagotavlja z lastnimi sredstvi in silami, v okviru pogodb ali sporazumov. Na podlagi analize je v članku ocenjena ustreznost implementiranih rešitev in ugotovitev, da Slovenska vojska potrebuje lastno taktično transportno letalo.

Ključne besede: *transportno letalo, zračni transport, potreba.*

Abstract

The Slovenian Armed Forces are an important part of the Slovenian national security policy implementation for ensuring security in the international environment. Their tasks include military defence, participation in collective defence, and military contributions to international peace, security and stability by participating in international operations and missions. To carry out these tasks, the Slovenian Armed Forces must be organized, trained, equipped and capable. One of the most important capabilities for performing

these tasks is the ability to timely deploy forces, equipment and supplies over long distances. Air transport is often the preferred method of transport for such deployment. This article examines the Slovenian Armed Forces' requirements for air transport and their current capacities, which are provided by their own facilities and through contracts and agreements. Based on this analysis, the article assesses the appropriateness of the solutions currently being implemented, and finds that the Slovenian Armed Forces need their own tactical transport aircraft.

Key words: *transport aircraft, air transport, airlift, requirements.*

1 Uvod

Organiziranost, usposobljenost, opremljenost in sposobnost za izvajanje zadanih nalog so pomembni elementi, ki jih mora Slovenska vojska upoštevati pri izvajanju svojega poslanstva. Posebej izstopa segment sposobnosti izvajanja nalog, ki se med drugim nanaša tudi na zahtevno zagotavljanje sposobnosti premeščanj in premikov sil, opreme in oskrbe na večjih razdaljah zunaj Republike Slovenije. Eden izmed primernejših in racionalnih načinov transporta za take naloge je zračni transport. Zračni transport s specifičnim delovanjem in visoko zmogljivimi zrakoplovi zagotavlja hitro, varno in koncentrirano opravljanje nalog premeščanj in premikov ter s tem logistično podporo delovanja sil Slovenske vojske zunaj ozemlja Republike Slovenije. Slovenska vojska je omejena pri lastnem zagotavljanju zračnih transportnih zmogljivosti. Za nadomeščanje teh pomanjkljivosti je Ministrstvo za obrambo sklenilo vrsto sporazumov z nacionalnimi in mednarodnimi podjetji, z organizacijami in tujimi oboroženimi silami. Ti sporazumi imajo prednosti in pomanjkljivosti. Predvsem zaradi pomanjkljivosti in omejenih sedanjih zračnih transportnih zmogljivosti Slovenske vojske bi ta morala razmisliti o nakupu lastnih transportnih zrakoplovov, ki bi zagotavljali potrebno logistično podporo pripadnikom Slovenske vojske, predvsem v mednarodnih operacijah in na misijah.

1.1 Metodološki okvir

Namen članka je analizirati iz poslanstva in nalog Slovenske vojske izhajajoče potrebe Slovenske vojske po letalskem transportu. Članek celovito in pregledno izpostavlja možnosti zagotavljanja transportnih zmogljivosti in zmogljivosti

transportnih letal, možnosti, ki jih ima Slovenska vojska za zagotavljanje te zmogljivosti, in oceno o primernosti teh rešitev oziroma potrebe po uporabi lastnega transportnega letala. S člankom želimo ugotoviti, ali Slovenska vojska za izpolnjevanje svojih nalog potrebuje lastno transportno letalo in ali taktično transportno letalo zagotavlja zadostno zmogljivost letalskega transporta za Slovensko vojsko.

V članku je za zračni transport uporabljena in analizirana predvsem doktrina ameriške vojske in Nata, saj Slovenska vojska svoje doktrine na tem področju nima. Poudarek zaključne naloge je na analizi predvsem letalskih potreb in zmogljivosti.

2 Zračni transport

2.1 Pomen vojaškega zračnega transporta

Pomen vojaškega zračnega transporta se je oblikoval že od začetka uporabe zračnih transportnih zmogljivosti. Že zgodaj v zgodovini so se vojske zavedale, da lahko vojaške enote svoj polni potencial razvijejo le, če so pravočasno uporabljene na ključnih mestih (Chapman 1989: 4). Tako pravočasnost lahko zagotovi le hitro odzivna in prilagodljiva možnost premeščanja in oskrbovanja. Zračni transport glede na druge oblike transporta ne predstavlja največje zmogljivosti premeščanja oseb ali tovora, niti ni vedno najboljša, najhitrejša in najcenejša možnost. Zagotovo pa predstavlja zmogljivost, ki je v današnjem času nepogrešljiva za ključno zmogljivost odzivanja na hitro porajajoče se krize v sodobnem globalnem okolju.

Za današnje globalno mednarodno varnostno okolje je značilno, da se grožnje pojavljajo nepričakovano in na vitalne strateške interese držav vplivajo z daljše razdalje. Zaradi takih izzivov morajo biti sodobne oborožene sile sposobne hitrih premeščanj na daljših razdaljah. Ladijski ali železniški promet na krajših razdaljah pomeni veliko zmogljivost premeščanja v smislu količine tovora, glede odzivnosti in hitrosti pa se nikakor ne more primerjati z letalskih transportom. Druga prednost zračnega transporta je, da za svoje delovanje uporablja zračni prostor, ki se razprostira po celotnem planetu nad zemljo in nad vodo. Ta posebnost mu omogoča, da lahko zračni transport doseže katero koli mesto na planetu (NSO 2016: 1–2). Tretja prednost zračnega transporta je sposobnost časovne in prostorsko zgoščene dostave sil, opreme in oskrbe

na točno določeno mesto kjer koli na svetu. V določenih primerih, ko je pomembna časovna komponenta transporta ali pa je dostop na terenu omejen, je zračni transport edina mogoča vrsta transporta. Pomanjkljivosti zračnega transporta so njegova cena, omejena tovorna zmogljivost in omejeno število dragih transportnih sredstev. Kljub temu ostaja neizpodbitno dejstvo, da je zmogljivost zračnega transporta bistvena prednost za projekcijo in uporabo vojaške moči, ki nima prednosti le za letalske sile, temveč za celotno vojaško strategijo in zmogljivost (Chapman 1989: 6–7).

2.2 Delitve vojaške zračne premestljivosti in premičnosti

Angleški izraz »air mobility« je v Angleško-slovenskem vojaškem terminološkem slovarju preveden kot zračna premičnost in definiran kot zmogljivost sil, premičnih po zraku, ki jim omogoča, da se premikajo po zraku in so hkrati sposobne za udeležbo v kopenskih spopadih« (Brinc in dr. 2006: 9). Ta definicija v modernem pojmovanju ni najbolj primerna, saj opisuje le del pomena izraza »air mobility«. Ameriška združena doktrina JP 3-17 Air Mobility Operations definira izraz »air mobility« kot zmogljivost, ki omogoča premestitev, vzdržljivost in vrnitev osebja, sil, opreme in oskrbe po zraku (2013: VII). Tako bi lahko angleški izraz »air mobility« prevedli v slovenščino kot zmogljivost, ki omogoča premeščanje in premike sil, opreme in oskrbe po zraku. Po ameriški združeni doktrini se ta zmogljivost deli na zračni transport⁵¹ in dolivanje goriva v zraku (2013: I-1).

2.3 Operacije zračnega transporta

Operacije zračnega transporta se po ameriški združeni doktrini JP 3-17 Air Mobility Operations kakor tudi po Natovi združeni doktrini AJP-3.3 Allied Joint Doctrine For Air And Space Operations delijo na zračni transport med bojišči in na zračni transport znotraj bojišča (2013: IV-1, 2016: 1–13). Nato za to delitev uporablja tudi termina strateški in taktični zračni transport. Zračni transport med bojišči zagotavlja zračni transport oseb in tovora med različnimi bojišči oziroma od mirnodobnih lokacij do območij združenega delovanja (NSO 2016: 1–13). Poveljniku omogoča hitro premeščanje sil med bojišči z namenom odvratanja napada tudi, če so sile angažirane na drugem bojišču.

⁵¹ Za izraz zračni transport uporablja ameriška združena doktrina JP 3-17 Air Mobility Operations izraz airlift, Natova združena doktrina AJP-3.3 Allied Joint Doctrine For Air And Space Operations pa izraz air transport.

Zračni transport znotraj bojišča zagotavlja zračni transport oseb in tovora znotraj bojišča oziroma znotraj območja združenega delovanja (NSO 2016: 1–13). Izvaja se kot splošna oskrba v okviru rednih nalog in kot neposredna oskrba v okviru posebnih namenskih nalog zračnega transporta. Združenemu poveljniku zračni transport znotraj bojišča omogoča hitro koncentracijo sil, doseganje presenečenja in določanje tempa operacije z uporabo zračnega transporta, zračnega desanta ali zračnega manevra (JCS 2013: IV-3).

2.4 Naloge zračnega transporta

Temeljno poslanstvo zračnega transporta je premik oseb in tovora po zraku. Za izvrševanje tega poslanstva zračni transport opravlja več vrst nalog. Te naloge so bojna uporaba in vzdržljivost sil, zračna medicinska evakuacija, podpora specialnih delovanj in zagotovitev operativne podpore (JCS 2013: IV-3).

Bojno uporabo in vzdržljivost sil lahko najpreprosteje opišemo kot bojni zračni transport. Obsega naloge za hiter zračni transport sil, opreme in sredstev za oskrbo z enega območja na drugega, kot odgovor na spreminjajoče se razmere na bojišču (JCS 2013: IV-3-4). Z bojnim zračnim transportom lahko sile uvedemo v boj, jih oskrbimo ali pa okrepimo, medtem ko so angažirane. Primera bojnega zračnega transporta sta zračni desant in uporaba zračnega manevra za bojno delovanje na tleh.

Zračna medicinska evakuacija je zračni transport preminulih in ranjencev pod medicinskim nadzorom (JCS 2013: IV-4). Poteka med postajami za zdravstveno oskrbo oziroma med medicinskimi ustanovami (JCS 2013: IV-4). Tak zračni transport zahteva posebej opremljene zrakoplove, posebej izurjene posadke in specifične postopke evakuacije.

Včasih bojna uporaba zračnega transporta ne more doseči zelenih učinkov. V takih primerih se lahko uporabi **zračni transport v kombinaciji s specialnim delovanjem**. Zračni transport omogoča specialnim silam zračni manever, element presenečenja in osredotočenost. Pri podpori specialnih delovanj se za zračni transport uporabljajo posebej izurjene posadke, specifično opremljeni in zmogljivi zrakoplovi, nestandardni postopki delovanja in obsežno načrtovanje operacij.

Zračni transport za **zagotovitev operativne podpore** zagotavlja premike oseb in tovora, ki imajo visoko časovno, prostorsko ali namensko prioriteto (JCS

2013: IV-7). Tak transport navadno izvajajo zrakoplovi, ki nimajo vojaških karakteristik.

2.5 Metode dostave zračnega transporta

Za izvajanje vseh opisanih nalog se v zračnem transportu uporabljata dve metodi dostave. To sta metoda dostave s pristajanjem in metoda dostave z odmetavanjem. Uporaba je odvisna od okoliščin in želenih učinkov naloge.

Metoda dostave s pristajanjem se izvaja tako, da zrakoplov, ki izvaja zračni transport, pristane in se raztovarjanje tovora in oseb izvaja po pristanku. Zrakoplovi lahko pristajajo na bolj ali manj utrjenih vzletno-pristajalnih stezah. Helikopterji pristajajo na območja primernih dimenzij. Kot metoda dostave s pristajanjem se šteje tudi dostava iz lebdečega zrakoplova. Ta metoda velja za najbolj učinkovito in primerno metodo dostave.

Metoda dostave z odmetavanjem pomeni, da osebe in tovor zapustijo zrakoplov med letom. Dostava se izvaja na območje odmetavanja. Tak način dostave izkorišča dejavniki presenečenja in manevra (Uzelac 2007: 16).

2.6 Delitev transportnih letal

Transportna letala se glede na njihov dolet delijo na letala za zagotavljanje zračnega transporta med bojišči ali znotraj bojišča oziroma na strateška in taktična transportna letala. Danes je zaradi posebnih lastnosti transportnih letal, kot sta zmogljivost dolivanja goriva v zraku in zmogljivost pristajanja strateških transportnih letal na kratkih neutrjenih vzletno-pristajalnih stezah, delitev na strateška in taktična transportna letala manj pomembna. Taktično transportno letalo lahko opravi nalogo, ki je strateškega pomena ali pa strateško transportno letalo opravi nalogo, ki je taktičnega pomena.

Vojaška strateška transportna letala so letala z doletom več kot 3500 navtičnih milj v normalnih pogojih križarjenja. Strateška transportna letala imajo zmogljivost transporta velikega in težkega tovora (oklepna vozila, topovi, havbice, tovornjaki, helikopterji, bojna vozila) ter veliko hitrost križarjenja (vsaj M 0,75) (Chapman 1989: 17).

Vojaška taktična transportna letala so letala z doletom do 3500 navtičnih milj v normalnih pogojih križarjenja. Taktična transportna letala so trpežne

izdelave, imajo zmogljivost vzletanja in pristajanja na kratkih, tudi neutrjenih stezah (STOL) in imajo zmogljivost odmetavanja tovora in oseb iz zraka (Chapman 1989: 71).

2.7 Pomen sodobnega zračnega transporta za Slovensko vojsko

Slovenska vojska zagotavlja transport s kopenskim, pomorskim in zračnim transportom ali kombinacijami vseh treh. Vsaka vrsta ima svoje pomanjkljivosti in prednosti. Kopenski transport je primeren v varnem in stabilnem varnostnem okolju z dobro razvito infrastrukturo. Popolnoma neprimeren pa je za daljše razdalje ali na nevarnih območjih. Ladijski transport ima dobro tovorno zmogljivost, vendar je počasen in odvisen od lokacije pristanišč. Letalski promet je sicer dražji in ima omejeno tovorno zmogljivost, a je s svojo hitrostjo in neomejenim dostopom do katere koli točke na Zemlji edina mogoča vrsta transporta, pri kateri sta potrebni hitra odzivnost ter varna časovno in prostorsko zgoščena dostava sil, opreme in oskrbe. Zračni transport zahteva draga transportna sredstva, a je za varno, hitro, zadostno in ekonomično dostavo na oddaljena, težko dostopna in nevarna območja edini primeren. Ta zmogljivost je v današnjem času nepogrešljiva za pomembno zmogljivost projekcije vojaške moči in odzivanja na hitro porajajoče se dogodke v globalnem okolju.

3 Potrebe Slovenske vojske po zračnem transportu

Potrebe Slovenske vojske po zračnem transportu razporedimo v naslednje skupine nalog: zagotavljanje premeščanja in premičnosti sil, zagotavljanje vzdržljivosti sil, zagotavljanje evakuacije, zagotavljanje podpore v sistemu zaščite in reševanja (Skerbiš 2006: 15). Zaradi lažjega razumevanja omenjenih potreb je treba posebej poudariti, da sta premeščanje in oskrba sil v mednarodnih operacijah in na misijah nacionalna odgovornost vsake države (Furlan 2004: 6).

3.1 Zagotavljanje premeščanja in premičnosti sil in opreme

Z zračnim transportom se Slovenski vojski zagotovi premeščanje sil in opreme za delovanje v mednarodnem okolju ali za sodelovanje na vojaških vajah in usposabljanjih. Transport se lahko opravi iz domovine ali z določenega

območja delovanja na drugo območje delovanja ali nazaj v domovino. Prav tako se lahko zagotavlja transport znotraj območja delovanja za potrebe lastnih sil. Tak način transporta v primerjavi z drugimi pomeni velik prihranek pri času, saj se lahko izvede neposredno z letališč v Sloveniji na območje delovanja in omogoča dostavo spočitih pripadnikov. Neposreden transport prav tako izboljšuje varnost z izogibanjem nevarnim območjem, zmanjšuje menjavo transportnih sredstev, omogoča hkratno dostavo sil in opreme ter tako izboljšuje čas konsolidacije enote na cilju. Zračni transport lahko zagotavlja tudi premičnost enot v primeru zračnega desanta ali delovanja specialnih sil. Zračni transport pri premeščanju sil omejujeta predvsem velikost in teža tovora.

3.2 Zagotavljanje vzdržljivosti sil

Z zračnim transportom se enotam Slovenske vojske zagotovi dostava okrepitev, streliva in minskoeksplozivnih sredstev ter rezervnih delov. Mogoča je tudi dostava oskrbe iz drugih razredov oskrbovanja, vendar ta ni smiselna za dostavo z zračnim transportom. Upoštevati je treba tudi možnost, da se bo Slovenska vojska v prihodnosti udeležila mednarodnih misij in operacij, v katerih si bo morala sama zagotoviti oskrbo po vseh razredih oskrbe, če ta ne bo mogoča v lokalnem okolju (do zdaj se večinoma naslanja na druge države). Dostava tovora za zagotavljanje vzdržljivosti sil se glede na okolje lahko izvaja z metodo s pristajanjem ali z metodo z odmetavanjem tovora in tako omogoča oskrbo sil v kakršnih koli varnostnih razmerah. Prednost zračnega transporta za oskrbo sil je tudi hitra izvedba transporta nujne potrebne opreme in sredstev, saj jo je letalski zračni transport sposoben v roku 24 ur dostaviti kamor koli na svetu. Oblike nujne oskrbe Slovenske vojske so lahko:

- posredovanje zdravniške ekipe,
- zamenjava dela sil na misiji zaradi zdravstvenih ali drugih težav,
- zamenjava sredstev in opreme zaradi okvar,
- dostava nujne opreme in oskrbe enoti, ki je ostala odrezana od logistične podpore,
- dostava sil enoti za okrepitev ali zaščito,
- dostava intervencijske ekipe za popravilo materialno-tehničnih sredstev (Uzelac 2007: 31, Skerbiš 2006: 18).

3.3 Zagotavljanje evakuacije

Slovenska vojska je v preteklosti večinoma sodelovala v mednarodnih operacijah in na misijah nizke intenzitete, vendar ima tudi izkušnje z operacijo visoke intenzitete v Afganistanu. V prihodnosti lahko pričakujemo, da bo Slovenska vojska vedno več sodelovala v operacijah visoke intenzitete, ki bodo nevarnejše in lahko pripeljejo do znatno večjega števila poškodovanih in mrtvih. Zato Slovenska vojska potrebuje možnost evakuacije preminulih in ranjenih pripadnikov pod medicinsko oskrbo do primernih ustanov doma ali v tujini. Letalski transport je edina vrsta transporta, ki lahko opravi takšno nalogo. Pri udeležbi vojaškega in civilnega osebja v mednarodnih operacijah in na misijah je treba upoštevati tudi možnost nenadnega poslabšanja varnostnih razmer, ki bi lahko zahtevale evakuacijo osebja. V primerih medicinske evakuacije in evakuacije lastnih sil iz varnostnih razlogov je zmogljivost lastnega posredovanja velika moralna podpora silam, ki delujejo na nevarnem območju.

3.4 Zagotavljanje podpore sistemu zaščite in reševanja

Ena izmed nalog Slovenske vojske je tudi sodelovanje v sistemu zaščite in reševanja. Dober primer sodelovanja je uporaba vojaških helikopterjev v sistemu helikopterske nujne medicinske pomoči in pri reševanju v gorah. Z lastnimi zračnimi transportnimi zmogljivostmi Slovenska vojska zagotavlja nujno pomoč drugim akterjem obrambnega sistema. Ob naravnih in drugih nesrečah doma ali v tujini to omogoča z:

- zagotavljanjem prevoza reševalnih ekip in opreme,
- evakuacijo državljanov,
- zagotavljanjem humanitarne oskrbe (Skerbiš 2006: 21).

Slovenija je majhna država in letalski transport ne bo imel velike vloge pri zagotavljanju opisanih nalog v Sloveniji, lahko pa pomembno prispeva k transportu reševalnih ekip, opreme, pomoči in ranjencev iz Slovenije na druga prizadeta območja ali v primeru nesreče v Sloveniji z drugih območij v Slovenijo. Prav tako je pomembna zmogljivost države sposobnost evakuacije njenih državljanov z območij, na katerih so se zgodile naravne nesreče ali je prišlo do poslabšanja varnostnih razmer.

3.5 Primera potrebe Slovenske vojske po transportnih zmogljivostih zunaj Republike Slovenije

Slovenska vojska je svoje pripadnike prvič napotila v mednarodno operacijo leta 1997, ko so bili v humanitarno operacijo Alba v Albanijo napoteni zdravstvena enota in štirje častniki za povezavo (Slovenska vojska 2016: 1). Od takrat se je število misij in pripadnikov le še večalo. Dve pomembni prelomnici je Slovenska vojska doživela leta 2004, ko je poslala 18 pripadnikov v operacijo Isaf v Afganistan, in leta 2007, ko je poslala v mednarodno operacijo na Kosovo celoten bataljon s približno 600 pripadniki (Furlan 2004: 6, Pišlar 2007: 10). Obe napotitvi pomenita tudi prelomnico v smislu logistične oskrbe pripadnikov v tujini in potrebnih transportnih zmogljivosti.

3.5.1 Primer napotitve pripadnikov Slovenske vojske na misijo Isafa v Afganistan

Slovenska vojska je prvič napotila pripadnike v operacijo Isaf v Afganistan leta 2004 (Furlan 2004: 6). Kot sem že omenil, je logistična podpora enot v mednarodnih operacijah in na misijah nacionalna odgovornost, zato je morala Slovenska vojska poskrbeti za vse vidike premeščanja in oskrbe sil. Zaradi »omejene infrastrukture, zahtevnega okolja, narave izvajanja nalog ter zaradi možnih logističnih težav sil, ki so podpirale naš kontingent,« se je Slovenska vojska odločila za večjo samozadostnost, kot je to običajno (Furlan 2004: 6). Slovenski kontingent je k običajni opremi in oskrbi dodal večje količine sanitetnega materiala (115 kg), rezervnih oblačil, 4627 kg streliva ter rezervne dele za vozila in oborožitev (Furlan 2004: 6–7). Skupna teža tovora, namenjenega za delovanje kontingenta, je bila 39.464 kg in je zadoščala za 14-dnevno pripravo hrane (Furlan 2004: 6–7). Tovor in predhodnica sta odpotovala v Kabul z letalom An-124, ki je izjemoma pristal na Brniku (Furlan 2004: 7). Moštvo in nadaljnja oskrba med trajanjem misije, predvsem strelivo in nadomestni deli, so potovali v Afganistan iz Geilenkirchna v Nemčiji, do koder je tovor potoval s transportnimi vozili ali za nujne pošiljke s službo DHL (Furlan 2004: 7). Za evakuacijo ranjenih je bil sklenjen sporazum z nemško vojsko, ki je poskrbela za prevoz ranjenih do Uzbekistana (Furlan 2004: 8). Nadaljnji prevoz ranjencev in posmrtnih ostankov je ostal odgovornost Slovenije (Furlan 2004: 8). Preostali del logistične podpore sta slovenskemu kontingentu zagotavljali Kanada in Nemčija s sklenjenimi tehničnimi sporazumi (Furlan 2004: 7).

Nadaljnje napotitve pripadnikov in opreme v Isaf so se izvajale podobno, le da se je s pristopom v program strateških zračnih zmogljivosti (Strategic Airlift Capability – SAC), opisan v nadaljevanju, povečeval delež prevozov z letali Boeing C-17 Globemaster III. Podrobnosti sodelovanja slovenskih kontingentov v Isafu je opisal Andraž Krsnik v svoji diplomski nalogi Vloga Slovenske vojske v Afganistanu. V nalogi prikaže, da je logistična podpora najšibkejši člen sodelovanja Slovenske vojske na misijah Isafa (Krsnik 2012: 39). Ugotavlja, da največjo težavo pri zagotavljanju logistične oskrbe »predstavlja dolg odzivni čas, saj morajo pripadniki na misiji čakati več mesecev, da se zbere dovolj delov, opreme in sredstev za paleta« (Krsnik 2012: 39). Sredstva, ki jih naroči kontingent, pa prispejo v Afganistan, ko je na misiji že naslednji kontingent (Krsnik 2012: 39).

3.5.2 Primer napotitve pripadnikov Slovenske vojske na misijo Kforja na Kosovo

Slovenska vojska sodeluje v operacij na Kosovu že od januarja leta 2000 (Brožič 2012: 15). Na začetku je sodelovala z manjšimi silami, leta 2007 pa je napotila na misijo Kforja celoten bataljon s približno 600 pripadniki (Pišlar 2007: 10). Za izvedbo transporta opreme, oskrbe in približno 600 pripadnikov je Slovenska vojska uporabila kopenski, pomorski in zračni transport (Pišlar 2007: 11–12). Kontingent je za svoje potrebe na območje delovanja premestil 47 bojnih vozil, 32 tovornih vozil, 54 drugih vozil, 3 delovne stroje, približno 500 ton opreme, 24 transportnih zabojnikov rezervnih delov, streliva, osebne opreme in drugega materiala (Pišlar 2007: 12). Skupaj je bilo opreme za več kot 1500 ton (Pišlar 2007: 12). Glavnina tovora je prek luke Koper s trajektom potovala v Grčijo, kjer je nadaljevala pot z vlakom in po cesti do končnega cilja (Pišlar 2007: 12). Večina pripadnikov je odpotovala na Kosovo z letalskim prevoznikom Adria Airways, nekaj pa jih je spremljalo tovor na njegovi kopenski in pomorski poti (Pišlar 2007: 12). Na meji med Kosovom in Makedonijo je na vlakovni kompoziciji prišlo tudi do poskusa ropanja opreme, ki so ga pripadniki Slovenske vojske uspešno preprečili (Pišlar 2012: 23). Omenjeni incident opozarja na težavo varnosti kopenskega transporta. Kontingent je med svojim delovanjem načrtoval precejšnjo samostojnost. Za dosego tega cilja je za dostavo nujnih rezervnih delov in opreme načrtoval vzpostavitev rednega tedenskega zračnega mostu s slovenskim vojaškim letalom Turbolet in dostavo pošte ter časopisov z redno civilno letalsko linijo (Pišlar 2007: 11–12). Preostali del logistične podpore je slovenskemu

kontingentu zagotavljala Italija na podlagi sklenjenega tehničnega sporazuma (Pišlar 2007: 12).

Naslednji manjši kontingenti so uporabljali del opreme, ki je že bila prisotna na Kosovu. Tako je 32. kontingent odpotoval na misijo Kforja z letališča Maribor z letalom C-17 iz programa SAC (Podgoršek 2015: 21). Letalo je v 55 minutah do Prištine prepeljalo 13 ton tovora in 132 pripadnikov (Podgoršek 2015: 21).

3.6 Argumenti potreb Slovenske vojske po zračnem transportu

Slovenska vojska potrebuje zračni transport predvsem zaradi delovanja v mednarodnem okolju zunaj ozemlja Republike Slovenije. Zračni transport pa je potreben tudi zaradi drugih nalog Slovenske vojske, ki ji jih določajo pravni akti. Za tak transport je treba poskrbeti, da je varen, pravočasen, zadosten in ekonomičen. Zračni transport je primeren za premeščanje in premike sil ter opreme na območja delovanja in z njih. Omogoča odziven, hiter in varen transport. V primeru zagotavljanja vzdržljivosti sil omogoča hitro dostavo nujno potrebne opreme in oskrbe v kakršnih koli varnostnih razmerah. Zračni transport je nepogrešljiv tudi pri izvajanju evakuacije sil, ranjencev, preminulih in civilnih oseb v primeru poslabšanja varnostnih razmer in potrebe po zagotavljanju ustrezne sanitetne oskrbe.

Potrebe Slovenske vojske po zračnem transportu dokazujejo predvsem napotitve pripadnikov Slovenske vojske v mednarodne operacije in na misije. V primeru misije Isafa v Afganistanu so se pripadniki, oprema in oskrba premeščali z zračnim transportom. Tudi med misijo so se oskrbovali izključno z zračnim transportom, kadar pa tega ni bilo mogoče zagotoviti, so imeli težave pri dobavi opreme in oskrbe ali vrnitvi v domovino. Na misijo Kforja na Kosovo so se pripadniki premeščali z zračnim transportom, tovor pa je potoval z drugima vrstama transportov. Ta podatek nakazuje na smiselno uporabo zračnega transporta. Prevoz 1500 ton opreme na razdalji do Kosova bi bilo neracionalno izpeljati z zračnim transportom. To potrjuje prej zapisano dejstvo, da se zračni transport uporablja za hitro odzivnost ter varno časovno in prostorsko zgoščeno dostavo sil, opreme in oskrbe. Zaradi teh prednosti se je potrebna tedenska oskrba misije Kforja izvajala z lastnim transportnim letalom Slovenske vojske.

Omenjeni primeri dokazujejo, da ima Slovenska vojska za svoje delovanje v mednarodnih operacijah in na misijah precejšnje potrebe po zračnem

transportu, ki ga je mogoče razdeliti v dva sklopa. Prvi je premeščanje ter premik sil in opreme ob napatitvah in vrnitvi iz mednarodnih operacij in z misij, ko je treba prepeljati večje količine tovora in pripadnikov. Drugi sklop je zagotavljanje vzdržljivosti sil, ko je treba prepeljati bistveno manj tovora in zagotoviti rotacijo pripadnikov na misiji. Primera izpostavljata tudi pomanjkljivost neracionalne in negospodarne uporabe razpoložljivih sredstev. Enourni prevoz 13 ton tovora in 132 vojakov iz Maribora v Prištino je z letalom C-17 sicer izvedljiv, a negospodaren. Prav želja proti negospodarni uporabi letal z večjimi tovornimi zmogljivostmi in z njo povezano čakanje na primerno količino tovora povzroča daljši čas dostave opreme in oskrbe na misije.

4 Zagotavljanje zračnega transporta v Slovenski vojski

Državni zbor Republike Slovenije je leta 2004 v Resoluciji o splošnem dolgoročnem programu razvoja in opremljanja Slovenske vojske sprejel odločitev, da se za Slovensko vojsko kot prioritetni oborožitveni sistem nabavita dve srednji transportni letali (ReDPROSV: poglavje 4.2). Posledično se je ta odločitev odražala tudi v Srednjeročnih obrambnih programih 2005–2010 in 2007–2012 (SOPR 2005–2010: 5, SOPR 2007–2012: 53). Tudi Resolucija o splošnem dolgoročnem programu razvoja in opremljanja Slovenske vojske do leta 2025 določa, da bo Slovenska vojska za izboljšanje premestljivosti razvila zmogljivost taktičnega zračnega transporta s transportnimi helikopterji in taktičnimi transportnimi letali (ReDPROSV25: 41). Strateška premestljivost bo temeljila na strateškem zračnem in pomorskem transportu, ki se bo zagotavljal v okviru različnih pobud Nata in Evropske unije ter s pogodbenimi izvajalci (ReDPROSV25: 41). Veljavni Srednjeročni obrambni program 2016–2020 nabave taktičnih transportnih letal izrecno ne omenja več in opredeljuje, da bo Slovenska vojska taktični zračni transport zagotavljala z lastnimi sredstvi oziroma zamenjavo letala L410, za strateški transport pa bo uporabljala rešitve iz usmeritev Resolucije o splošnem dolgoročnem programu razvoja in opremljanja Slovenske vojske do leta 2025 (SOPR 2016–2020: 20, 24, 26). Trenutno Slovenska vojska zagotavlja zračne transportne zmogljivosti z lastnimi sredstvi in z nacionalnimi ter mednarodnimi pogodbami.

4.1 Lastne zmogljivosti zračnega transporta

Slovenska vojska zagotavlja lastne zmogljivosti zračnega transporta z letali Let L-410 UVP-E Turbolet, Pilatus PC-6 Porter, helikopterji Bell B-412 in Eurocopter AS-532 Cougar. Omeniti je treba tudi letalo Dassault Falcon 2000EX, ki pa zaradi svoje civilne narave, nenamenskega prostora za prevoz tovora in konfiguracije sedežev v nobenem primeru ne predstavlja resne transportne zmogljivosti. Njegove zmožnosti so prevoz do deset oseb na razdaljah do 3800 navtičnih milj (Slovenska vojska 2016: 1). Poudariti je treba, da čeprav se je letalo v preteklosti uporabljalo za prevoz poškodovanih vojakov, temu ni namenjeno, saj nima ne namenske opreme ne možnosti prevoza poškodovancev v ležečem položaju. Prav tako je ob prisotnosti potrebne medicinske ekipe in letalske posadke število sedežev na letalu zelo omejeno in letalo v primeru potrebe ne bi moglo evakuirati niti ene ranjene posadke bojnega vozila pehote.

Glavne značilnosti transportnih zrakoplovov Slovenske vojske prikazuje spodnja tabela:

	L-410	PC-6	B412	AS-532
število plovil	1	2	8	4
dolžina [m]	14,47	10,90	17,1	18,7
razpon kril/rotorja [m]	19,98	15,87	14	15,6
višina [m]	5,82	3,2	3,7	4,95
število motorjev	2	1	2	2
največja hitrost [vozlov]	205	125	140	165
dolet [nm]	830	500	400	450
največja teža [kg]	6400	2800	5400	9000
največja teža tovora in goriva [kg]	2420	1530	2484	4190
število potnikov	9	10	11	24
količina standardnih palet	0	0	0	0
dolžina VPS za vzlet [m]	685	197	0	0
dolžina VPS za pristanek [m]	480	127	0	0
število postankov do Prištine	0	1	1	1
čas leta do Prištine ⁵² [h.mm]	2.00	3.30	3.30	3.30

Tabela 3: Značilnosti zrakoplovov Slovenske vojske

Vir: Slovenska vojska, 2016: 1 in lastna analiza

⁵² Čas ne vključuje časa postanka za vmesno dolivanje goriva, ki času leta doda od 1 do 2 uri.

Poudariti je treba, da je pri zrakoplovnih razmerje med doletom in težo tovora obratno sorazmerno. Na daljše razdalje je mogoče prepeljati manjšo težo tovora zaradi potrebnega goriva, pri velikih težah tovora pa se dolet drastično zmanjša zaradi omejenega goriva.

Kot je razvidno iz tabele, Slovenska vojska ne razpolaga z znatnimi zmogljivostmi zračnega transporta. Vse zrakoplove je mogoče opredeliti kot zrakoplove za transport na kratkih razdaljah za opravljanje transporta znotraj bojišča.

Helikopter Bell B-412 ima izredno omejene transportne zmogljivosti za razdalje zunaj Republike Slovenije. Helikopter AS-532 Cougar pa ima omejene transportne zmogljivosti na krajših razdaljah. Njegova uporabna vrednost je prevoz omejene količine tovora in oseb na razdaljah do 300 navtičnih milj, kar ugotavlja že Uzelac (2007: 36). Letalo PC-6 Porter ima izredno omejene transportne zmogljivosti in je uporabno za prevoz tovora in v izrednih razmerah tudi oseb do 300 navtičnih milj. Letalo L-410 Turbolet ima omejene transportne zmogljivosti in je sposobno prepeljati do 1000 kg tovora ali do devet oseb na razdaljah do 600 navtičnih milj. Ob upoštevanju dejstva, da je ura letenja AS-532 skoraj trikrat dražja od ure letenja L-410⁵³, helikopter pa skoraj dvakrat počasnejši od letala, je transport tovora s cougarjem petkrat dražji od prevoza s turboletom. Posledično je edino ekonomsko upravičeno zračno transportno sredstvo Slovenske vojske letalo Let L-410 Turbolet, ki je sposobno opravljati svoje poslanstvo znotraj meja Evrope. Pomanjkljivost letala Turbolet je, da njegova kabina ni pod tlakom, zato ima omejeno višino leta, kar mu včasih glede na teren in omejitve zračnega prostora otežuje ali onemogoča izvedbo naloge.

Zaključiti je mogoče, da zračne transportne zmogljivosti Slovenske vojske glede na razdrobljenost in številčnost sodelovanja njenih pripadnikov v mednarodnih operacijah in na misijah še zdaleč ne zadoščajo trenutnim potrebam. Trenutne zmogljivosti lahko le zelo omejeno pokrivajo potrebe misij na Balkanu. Glede na usmeritve nacionalnovarnostnih strateških dokumentov je mogoče sklepati, da bodo v prihodnosti potrebe po zračnih transportnih zmogljivostih le še naraščale.

⁵³ Glede na cenik MO za opravljeno uro leta zrakoplova (MO RS 2013: 1).

4.2 Nacionalne pogodbe za zagotavljanje zračnega transporta

Da bi zagotovilo izvajanje zavez iz Resolucije o splošnem dolgoročnem programu razvoja in opremljanja Slovenske vojske do leta 2025 in Srednjeročnega obrambnega programa 2016–2020, je Ministrstvo za obrambo sklenilo pogodbi z dvema slovenskima podjetjema za zagotavljanje transportnih zmogljivosti (Veršnik 2012: 57).

Prvo pogodbo, v višini 5,5 milijona evrov, je ministrstvo sklenilo s podjetjem Intereuropa, d. d., leta 2008, za obdobje dveh let (Veršnik 2012: 57). Podjetje se je zavezalo, da bo za Slovensko vojsko zagotavljalo kopenski, pomorski in zračni transport v Sloveniji in kjer koli po svetu (Veršnik 2012: 57). V pogodbi je izvajalec sprejel naslednje »obveznosti:

- izbira optimalne poti, kjer sta upoštevana faktor zanesljivosti, časa in finančni element,
- sklepanje pogodb za enostaven in multimodalen transport z zagotavljanjem storitev »od vrat do vrat«,
- organizacija in koordinacija prevoza oseb in tovora na območje izvajanja mednarodnih operacij v tujini, in sicer na podlagi sklepa Vlade Republike Slovenije o napotitvi sil SV v MOM,
- strokovno svetovanje naročniku pri pripravi in izvedbi špediterskih storitev in sodelovanje pri dogovorih o sklepanju pogodb v mednarodnem poslovanju,
- zagotavljanje nujne medicinske evakuacije iz MOM s pomočjo zračnih in kopenskih transportnih sredstev, prevoz morebitnih posmrtnih ostankov iz MOM« (Veršnik 2012: 57–58).

Storitve Intereurope, d. d., se uporabljajo za kopenski, pomorski in zračni transport za mednarodne operacije in misije na Kosovu, v Afganistanu, v BiH, na Bližnjem vzhodu in v Afriki (Veršnik 2012: 58). Z istim podjetjem je podpisana tudi pogodba »za izvajanje zračnih transportov za potrebe nujne medicinske evakuacije« pripadnikov SV kjer koli v svetu (Veršnik 2012: 58). Obe pogodbi sta bili z aneksi podaljšani in sta trenutno še v veljavi. Prevozi se zagotavljajo skladno z dogovorjenim cenikom Intereurope, d. d., s civilnimi transportnimi sredstvi.

Leta 2008 je Ministrstvo za obrambo sklenilo tudi pogodbo z Adrio Airways, d. d., v vrednosti 6,9 milijona evrov za obdobje štirih let (Veršnik 2012: 59). Ponovna pogodba je bila podpisana leta 2013 za ceno 1,4 milijona evrov in

podaljšana leta 2014 za obdobje do 14. julija 2017 (MO RS 2013: 4, MO RS 2014: 2). S pogodbo se je podjetje zavezalo, da bo zagotovilo:

- »primerno letalo ali letala za prevoz potnikov s ciljem premeščanja na in iz mednarodnih operacij in misij, sodelovanja na vajah zavezništev ali v primerih zagotavljanja humanitarne pomoči, za pripadnike sil Slovenske vojske,
- primerno letalo za izvedbo prevoza na kateremkoli primernem letališču (tudi vojaško, ki obratuje v skladu s civilnimi predpisi) na razdaljah do 6000 km iz Slovenije, na kateri koli koledarski dan v letu za potrebe premeščanja potnikov«,
- sposobnost prevoza:
 - do 200 pripadnikov z najkrajšim rokom naročila prevoza 5 dni,
 - do 800 pripadnikov z najkrajšim rokom naročila prevoza 15 dni,
 - do 1200 pripadnikov z najkrajšim rokom naročila prevoza 30 dni,
 - aktiviranje maksimalne zmogljivosti, ki se načrtuje največ trikrat na leto ali z najmanj 60 dnevi presledka (MO RS 2014: 1–2).

Izvajalec zagotavlja prevoz na »velikih razdaljah (do 6000 km iz Slovenije)« (MO RS 2013: 2). Cena prevozov, določena s pogodbo, se giblje med 6200 in 8900 evri na uro letenja (MO RS 2013). Izvajalec prevozov, Adria Airways, d. d., v svoji ponudbi navaja, da se v primeru nekritja zavarovalnice za primere vojnega rizika prevozi na območja iz ponudbe (Afganistan, Irak, Libija, Somalija) ne izvedejo⁵⁴ (MO RS 2013). Adria Airways, d. d., izvaja polete za Slovensko vojsko na Kosovo in v Afganistan (Veršnik 2012: 60).

Obe sklenjeni pogodbi sicer zagotavljata Slovenski vojski premeščanje sil in opreme med bojišči na velikih razdaljah, imata pa tudi več pomanjkljivosti:

- oba ponudnika lahko zagotovita le civilne transportne zmogljivosti, katerih izvajalci se morajo ravnati po civilnih predpisih;
- najete civilne transportne zmogljivosti ne morejo izvajati vojaških nalog, kot je dostava z odmetavanjem tovora in oseb, raztovarjanje ob delujočih motorjih, pristajanje na neutrenjenih vzletno-pristajalnih stezah itn.;
- civilni zrakoplovi lahko pristajajo le na letališčih, ki delujejo skladno s civilnimi predpisi, zato navadno sil in tovora ni mogoče dostaviti neposredno na območje delovanja;

⁵⁴ Sirija je že v ponudbi opredeljena kot območje, za katerega zavarovalno kritje ni mogoče (MO RS 2013).

- transportna sredstva niso opremljena s sistemi za aktivno in pasivno zaščito ter izpostavljajo sile potencialnim nevarnostim na območju vojaškega delovanja;
- uporaba razpoložljivih zmogljivosti je vprašljiva v primeru resnega poslabšanja varnostnih razmer in potrebe po evakuaciji sil;
- postopki naročanja zmogljivosti in izvedba lahko znatno podaljšajo izvedbo evakuacije sil.⁵⁵

4.3 Mednarodne pogodbe za zagotavljanje zračnega transporta

Zaradi pomanjkljivosti civilnih zračnih transportnih zmogljivosti, ki jih Slovenska vojska zagotavlja s podpisom pogodb s civilnima podjetjema, je Ministrstvo za obrambo sklenilo tudi več mednarodnih pogodb za zagotavljanje zračnega transporta.

4.3.1 Začasna rešitev strateškega zračnega transporta – Strategic Airlift Interim Solution (SALIS)

Že leta 1999 je bilo na vrhu Nata ugotovljeno, da v zavezništvu primanjkuje transportnih zmogljivosti za zračni prevoz velikega tovora med bojišči (Uzelac 2007: 34). Po več poskusih in pobudah po sodelovanju je leta 2006 petnajst držav podpisalo pogodbo s podjetjem Ruslan SALIS GmbH, podružnico ruskega podjetja Volga Dnepr (Nato 2015: 1). Pozneje so se rešitvi pridružile še druge države. Danes so uporabnice programa Strategic Airlift Interim Solution (SALIS) oziroma začasne rešitve strateškega zračnega transporta Belgija, Češka, Finska, Francija, Nemčija, Grčija, Madžarska, Luksemburg, Norveška, Poljska, Slovaška, Slovenija, Velika Britanija in Švedska (Nato 2015: 1). Predmet pogodbe je zakup uporabe šestih strateških transportnih letal Antonov An-124-100, nameščenih v letalski bazi v Leipzigu (Nato 2015: 1). Dve letali An-124 sta na voljo takoj, dodatni dve v šestih dneh in zadnji dve v devetih dne po najavi potrebe (Nato 2015: 1). Pogodba omogoča tudi uporabo dodatnih letal Il-76 in An-225 glede na razpoložljivost (Nato 2015: 1). Nato uporablja letala predvsem za transport tovora v Afganistan in iz njega (Nato 2015: 1). Slovenija je pristopila k pogodbi leta 2006 s sklepom Vlade Republike Slovenije (Uzelac 2007: 34–35). Skladno s pogodbo je imela

⁵⁵ V primeru Adrie Airways, d. d., bi na primer evakuacija sil velikosti bataljona (600 pripadnikov) s sredstvi podjetja trajala minimalno 25 dni (15 dni za naročilo in 10 dni za izvajanje naloge).

Slovenska vojska »vnaprej zakupljenih 9,90 ure, ki so plačane v celoti, in 13,80 ure, ki so plačane delno«, kar ji omogoča en do dva poleta v Afganistan na leto (Veršnik 2012: 62). Po spremembah sodelujočih držav Sloveniji v programu po dogovorjenem ključu v letih 2015 in 2016 pripada 8 ur letenja (MO RS 2014: 4). Cena ure leta letala An-124 po pogodbi znaša 20.000 EUR⁵⁶ (Veršnik 2012: 65). Slovenska vojska je do zdaj uporabila letala An-124 za »donacijo opreme v Irak in Afganistan leta 2007, za prevoz opreme pripadnikov SV, ki so delovali v operaciji v Afriki« in za logistično podporo pripadnikom Slovenske vojske, ki delujejo v Afganistanu (Veršnik 2012: 62).

Slovenska vojska je s podpisom pogodbe SALIS pridobila edinstveno možnost uporabe enega izmed največjih strateških transportnih letal za razmeroma zelo ugodno ceno. Slovenska vojska zmogljivost s pridom uporablja ob napotitvah pripadnikov v mednarodne operacije in na misije za transport opreme in oskrbe. Pomanjkljivost uporabe letala je v njegovi veliki tovarni zmogljivosti 150 ton, saj ima Slovenska vojska takšne potrebe samo ob prvih napotitvah na misije ali ob njihovem zaključku. Za vmesne rotacije sil ali dostavo nujne opreme in oskrbe je tovarna zmogljivost letala prevelika in ga Slovenska vojska ne more izkoristiti. Dodatna težava je, da so letala civilna, zato imajo podobne omejitve kot letala, ki jih Slovenska vojska zagotavlja prek nacionalnih pogodb. Letala An-124 ne morejo pristajati na letališču v Heratu, temveč pristajajo na letališču v Bala Buluku (Veršnik 2012: 63).

4.3.2 Program strateških zračnih zmogljivosti (Strategic Airlift Capability – SAC)

Septembra 2006 je trinajst držav Nata, med njimi tudi Slovenija, podpisalo pismo o nameri za skupen nakup strateških transportnih letal (Nato 2016: 1). Leta 2008 je Severnoatlantski svet odobril ustanovitev agencije Nato Airlift Management Agency in s tem program strateških zračnih zmogljivosti – Strategic Airlift Capability (SAC) (Nato 2016: 1). Danes v programu sodelujejo Bolgarija, Estonija, Madžarska, Litva, Nizozemska, Norveška, Poljska, Romunija, Slovenija in Združene države Amerike (Nato 2016: 1). Slovenija je s sodelovanjem v programu pridobila 1,8-odstotni delež, s katerim vsako leto pridobi pravico do uporabe 1,8 odstotkov razpoložljivih ur naleta na treh letalih Boeing C-17 Globemaster III (Podgoršek 2015: 20). Letala upravlja

⁵⁶ Tudi Varga v svojem članku navaja ceno 23.000 evrov na uro letenja letala An-124 (Szarvas 2007: 20).

enota Heavy Airlift Wing, ki je nastanjena v letalski bazi Papa na Madžarskem (Podgoršek 2015: 20). Sloveniji skladno z njenim deležem navadno pripada 60 ur naleta na letalih (Podgoršek 2015: 20). V spodnji tabeli so prikazani podatki o finančnem prispevku Slovenije v programu, razpoložljive ure in porabljene ure od leta 2008 do 2015.

Leto	Strošek (EUR)	Razpoložljive ure	Porabljene ure
2008	12.934.927	/	/
2009	6.104.045	60	13,4
2010	2.561.476	60	39,1
2011	2.271.908	60	55,3
2012	1.725.921	60	49,8
2013	2.280.231	60	59,8
2014	2.950.806	47	37,9
2015	2.268.077	47	34,3
skupaj	33.097.373	394	289,6

Tabela 4: Podatki programa strateških zračnih zmogljivosti

Vir: Podgoršek, 2015: 21

V programu sodelujeta tudi slovenski pilot in podčastnica, zaposlena v administraciji (Podgoršek 2015: 20). Za Slovensko vojsko so letala C-17 opravila prevoze v Herat, Bagram, Mazar-e Sharif, Bejrut, Prištino in Zaragozo (Podgoršek 2015: 21).

S pristopom k programu je Slovenska vojska pridobila pomembno zmogljivost vojaškega zračnega transporta. Izpostaviti pa je treba tudi negativni ekonomski vidik sodelovanja v programu. Glede na podatke v tabeli 4 je povprečna cena ure letenja z letalom glede na skupen strošek in opravljene ure za Slovensko vojsko znašala 114.000 evrov, glede na Sloveniji razpoložljive ure pa 84.000 evrov. Zakaj Slovenska vojska v prvih letih programa ni izkoristila dodeljenih ur, ni znano, je pa verjetno posledica uvajanja programa v uporabo. Tudi če zanemarimo začetni vložek 12 milijonov evrov in neizkoriščenost razpoložljivih ur, lahko izračunamo, da je Slovenija med letoma 2010 in 2015, ko so se stroški normalizirali, imela na razpolago 334 ur s povprečno ceno 42.000 evrov na uro letenja. Če bi Slovenska vojska za vse razpoložljive ure od leta 2008 do 2015, to je 394 ur, najela letalo An-124 po ceni 20.000 evrov, bi glede na celotni vložek v program SAC privarčevala približno 25 milijonov

evrov, kar je cena enega taktičnega transportnega letala CASA C-295 (Jackson, Munson, Peacock 2005: 479⁵⁷).

Kljub temu je pomembno dejstvo, da je življenjska doba letal C-17 ocenjena na 30 let, kaj se bo dogajalo s programom SALIS v luči ukrajinske krize in po kakšni ceni bodo na voljo ure letenja letala An-124, pa je nemogoče oceniti. Ne glede na ceno je zmogljivost, ki jo je Slovenska vojska pridobila s sodelovanjem v programu, nenadomestljiva, saj Slovenska vojska druge primerljive zmogljivosti preprosto nima. Strateško transportno letalo C-17 je zaradi svojih zmogljivosti sposobno opravljati zelo raznolike naloge od transporta na kriznih območjih (tudi med bojišči in znotraj bojišča) do prevoza tovora ali desantiranja padalcev. Njegove vojaške zmogljivosti mu dajejo neprimerno prednost pri delovanju v nevarnem okolju, s čimer zagotavlja visoko varnost transportiranim silam. Zato kljub višji ceni prevoza pomeni za Slovensko vojsko nenadomestljivo zmogljivost.

4.3.3 ATARES

V začetku stoletja sta Nato in Evropska unija ugotovila pomanjkanje zračnih transportnih zmogljivosti in pomanjkljivo usklajevanje njihove uporabe (EATC 2016: 1). Posledično so članice ustanovile Air Transport & Air-to-Air Refuelling and other Exchange of Services ali krajše ATARES. Danes v programu sodeluje 20 članic, med njimi tudi Slovenija (EATC 2016: 1). Sistem temelji na izmenjavi oziroma deljenju nacionalnih zmogljivosti z drugimi podpisnicami sporazuma, na načelu deljenja zmogljivosti, na podlagi ekvivalentne ure letenja (EATC 2016: 1). Vsaka država prispeva svoje zmogljivosti, ki so ponderirane glede na uro letenja letala C-130/C-160 (EATC 2016: 1). Slovenija sodeluje v programu ATARES z letalom Falcon 2000EX, katerega ura letenja je vredna 0,5 ekvivalentne ure letenja (Slovenska vojska 2013: 1). Na podlagi izvedenih letov država pridobi bonus ure, ki jih lahko porabi za najem drugačnih zmogljivosti od drugih podpisnic sporazuma. Leta 2014 je bilo v okviru ATARES prepeljano 278.000 potnikov in 18.400 ton tovora ter izmenjano 3900 ekvivalentnih ur letenja (EATC 2016: 1). Ure, pridobljene v okviru programa ATARES, lahko Slovenska vojska porabi za transportne zmogljivosti, vendar je količina pridobljenih ur premajhna, da bi

⁵⁷ Avtorji navajajo podatke, iz katerih je mogoče razbrati, da so štiri države skupaj kupile 26 letal za 667 milijonov USD, torej za povprečno ceno 25 milijonov USD za letalo.

Slovenska vojska lahko zadovoljila svoje zračne transportne potrebe oziroma se zanašala na tak način letalskega transporta.

4.3.4 Pogodbe z drugimi oboroženimi silami in Natom

Ministrstvo za obrambo ima za zagotavljanje zračnih transportnih zmogljivosti sklenjene sporazume z ameriškim in italijanskim ministrstvom za obrambo ter organizacijo Nato (Veršnik 2012: 66–69). Transportne zmogljivosti ZDA so na voljo za transport v Afganistan brezplačno (Veršnik 2012: 66). Italijanske zmogljivosti so na voljo za zračni transport v Afganistan in Libanon proti plačilu (Veršnik 2012: 67–68). Ureditve z Natovim organiziranim prevozom Nato Airbridge omogoča prevoz oseb in tovora v Afganistan z belgijskimi ali nemškimi transportnimi zmogljivostmi (Veršnik 2012: 69). Prednost sporazumov je možnost, da Slovenska vojska dobi dostop do zračnih transportnih zmogljivosti na večjih razdaljah. Pomanjkljivosti teh rešitev so dolgotrajni postopki urejanja prevozov, nezanesljivost dogovorov, saj so zmogljivosti tujih sil velikokrat zasedene z lastnimi potrebami, transport se večinoma plača, izhodiščne točke za natovarjanje zrakoplovov so oddaljene (Nemčija, Belgija, Italija) (Veršnik 2012: 66–69). Zavedati se je treba, da bodo tuje vojske najprej poskrbele za svoje potrebe in pripadnike, za slovenske pa bodo zagotovile zmogljivosti le, če bodo te na voljo. Primer take pomanjkljivosti se je pripetil leta 2009, ko so vojaki 11. kontingenta Isafa v Afganistanu čakali 16 dni za prevoz v Slovenijo, ker ni bilo na razpolago nobene rešitve v okviru zagotavljanja transportnih zmogljivosti s pogodbenimi izvajalci, programoma SALIS in SAC ter zavezniškimi silami (RTV SLO 2009: 1).

4.4 Slovenska vojska potrebuje svoje transportne zmogljivosti

Lastne zračne transportne zmogljivosti Slovenske vojske so zelo omejene. Predstavlja jih eno lahko transportno letalo Let L-410 Turbolet, ki je zmožno prepeljati do 1000 kg tovora ali oseb na razdaljah do 600 navtičnih milj. Dodatna težava je, da je letalo samo eno in ob rednih servisnih pregledih ter izrednih okvarah ni na voljo. Ima tudi omejeno višino letenja. Helikopterji in letalo Porter so za tak transport neprimerni in predragi. Zaradi neprimerne razporeditve potniškega prostora in nerazpoložljivega tovarnega prostora je neustrezno tudi letalo Falcon. Iz teh ugotovitev lahko povzamem, da Slovenska

vojska glede na obseg delovanja zunaj Republike Slovenije za svoje potrebe nima zadostnih lastnih zmogljivosti zagotavljanja zračnega transporta.

Posledično je Ministrstvo za obrambo sklenilo pogodbi z domačima podjetjema in tehnične sporazume z drugimi oboroženimi silami in organizacijami. Sporazuma z Intereuropo, d. d., in Adrio Airways ter program SALIS omogočajo Slovenski vojski uporabo civilnih transportnih zmogljivosti. Pomanjkljivosti teh rešitev so civilni zrakoplovi, ki izvajajo transport skladno s civilnimi predpisi, in posledična nezmožnost pristajanja na letališčih na vojnih ali kriznih območjih. Podobne pomanjkljivosti se kažejo tudi pri spoštovanju rokov za naročilo prevoza, zmanjšanju varnosti potnikov na varnostno ogroženih območjih, spoštovanju civilnih predpisov za prevoz vojaškega tovora, pri nezmožnosti izvajanja vojaških operacij, kot so odmetavanje tovora in pristajanje na neutrjenih vzletno-pristajalnih stezah ter ne nazadnje tudi pri omejitvah zaporednega koriščenja prevozov. Z uporabo teh storitev so povezani finančni stroški, ki presegajo stroške uporabe lastnih zmogljivosti, če bi te bile na razpolago.

Uporaba vojaških zračnih transportnih zmogljivosti v okviru programa SAC nima pomanjkljivosti civilnih zrakoplovov in civilnih izvajalcev transporta, zato je uporaba letala C-17 velik finančni zalogaj. Finančno breme sodelovanja v programu je tako veliko, da bi lahko za enak finančni vložek uporabljali kombinacijo programa SALIS in lastnega taktičnega transportnega letala, vključno s stroški njegovega nakupa. Pomembno je dejstvo, da je prihodnost programa SALIS negotova, vojaške zmogljivosti letala C-17 pa mu dajejo neprimerno prednost pri delovanju v nevarnem okolju, s čimer zagotavlja visoko varnost transportiranim silam. Kljub višji ceni prevoza zato za Slovensko vojsko pomeni nenadomestljivo zmogljivost.

Pomanjkljivost programa SALIS in SAC je tudi neizkoriščenost tovarne zmogljivosti letala. Letalo AN-124 ima do 150 ton nosilnosti, letalo C-17 pa do 75 ton. Iz opisanih primerov uporabe obeh letal za Slovensko vojsko je razvidno, da so bila letala pri uporabi neizkoriščena. Vzrok te neizkoriščenosti je uporaba strateških transportnih letal za prevoz manjših tovorov na krajših razdaljah. Slovenska vojska ima v programih SALIS in SAC zakupljeno fiksno število ur letenja, ki jih mora porabiti. Če tega ne stori, je to odvečen strošek, zato jih uporablja tudi za neprimerne naloge. Preveč zakupljenih strateških zmogljivosti in neobstoječe taktične transportne zmogljivosti nakazujejo veliko pomanjkljivost sedanje ureditve.

Da bi omilili te posledice, je Ministrstvo za obrambo sklenilo sporazume z drugimi obrambnimi silami za uporabo njihovih zračnih transportnih zmogljivosti. Ameriške zmogljivosti za transport v Afganistan so brezplačne, druge so večinoma plačljive ali se kompenzirajo. Kompenzacija se izvaja v okviru programa ATARES, v katerega Slovenija prispeva premalo, da bi s tujimi zračnimi transportnimi zmogljivostmi lahko zadovoljila svoje potrebe. Uporaba neposrednih sporazumov z drugimi obrambnimi silami ima tudi druge pomanjkljivosti. Zavedati se je treba dejstva, da bodo tuje vojske najprej poskrbele za svoje potrebe in pripadnike ter šele nato odstopile že tako omejene zmogljivosti. Tak primer se je pripetil tudi pripadnikom kontingenta v Afganistanu, ki jim je ameriška vojska odpovedala že dogovorjen transport. V primeru poslabšanja varnostnih razmer in potrebne evakuacije sil je velika verjetnost, da bodo kapacitete drugih obrambnih sil polno zasedene, civilne zmogljivosti pa takih nalog ne bodo hotele ali ne bodo zmožne izvajati.

Zagotavljanje zračnih transportnih zmogljivosti z lastnimi, zakupljenimi ali kako drugače zagotovljenimi zmogljivostmi bi Slovenski vojski moralo omogočati zadostno tovarno sposobnost za premeščanje sil in opreme ob napotitvah v mednarodne operacije in na misije ali v mednarodne vaje ter vzdrževanje teh sil s pravočasno in zadovoljivo oskrbo. Te zmogljivosti bi morale omogočati tudi evakuacijo ranjenih in preminulih ter hitro evakuacijo vseh sil v primeru poslabšanja varnostnih razmer. Iz analize trenutnega zagotavljanja zračnih transportnih zmogljivosti je razvidno, da Slovenska vojska teh zmogljivosti s sedanjo ureditvijo ne more zagotavljati zaradi neprimernih možnosti, ki so ji na razpolago, ali zaradi neobstoja te zmogljivosti.

5 Sklep

Pomemben segment sposobnosti sodelovanja v mednarodnem okolju pomenijo premeščanja, premiki in oskrba sil, ki jih Slovenija pošilja v mednarodne operacije in na misije v tujino. Za tak transport je treba poskrbeti, da je varen, pravočasen, zadosten in ekonomičen. Transport Slovenska vojska zagotavlja s kopenskim, pomorskim in zračnim transportom ali kombinacijami vseh treh. Vsaka vrsta ima pomanjkljivosti in prednosti. Zračni transport je sicer dražji in ima omejeno tovarno zmogljivost, vendar je s svojo hitrostjo in neomejenim dostopom do katere koli točke na Zemlji edina mogoča vrsta transporta, pri kateri sta potrebni hitra odzivnost ter varna dostava sil, opreme

in oskrbe. Zračni transport zahteva draga transportna sredstva, vendar je za zadostno in ekonomično dostavo na oddaljena, težko dostopna in nevarna območja edini primeren.

Slovenska vojska ima za svoje delovanje v mednarodnih operacijah in na misijah precejšnje potrebe po zračnem transportu, vendar glede na obseg delovanja nima zadostnih lastnih zmogljivosti zagotavljanja zračnega transporta, zato je Ministrstvo za obrambo sklenilo pogodbe s podjetji ter tehnične sporazume z drugimi oboroženimi silami in organizacijami. Rešitve omogočajo Slovenski vojski uporabo civilnih in vojaških transportnih zmogljivosti. Pomanjkljivost uporabe civilnih zrakoplovov je izvajanje transporta skladno s civilnimi predpisi in posledično nezmožnost izvajanja vojaških nalog in postopkov ter zmanjšana varnost transporta. Uporaba vojaških zmogljivosti je primernejša, a je povezana s precejšnjimi finančnimi stroški in vprašljivo razpoložljivostjo zrakoplovov. Za enak finančni vložek, kot je sodelovanje v programu SAC, bi lahko Slovenska vojska uporabljala kombinacijo programa SALIS in lastnega taktičnega transportnega letala, vključno s stroški njegovega nakupa. Nadaljnja pomanjkljivost sodelovanja v nekaterih programih zagotavljanja strateških transportnih letal je tudi v neizkoriščenosti tovornih zmogljivosti letal. Velika pomanjkljivost sedanje ureditve je preveč zakupljenih strateških zračnih transportnih zmogljivosti in neobstoječe taktične zračne transportne zmogljivosti. Posledično se za zračne transportne zmogljivosti uporabljajo neprimerni zrakoplovi ali pa zmogljivosti sploh niso na voljo in pomenijo težavo za oskrbo pripadnikov na misijah. V prihodnosti lahko glede na ambicije Slovenije o prevzemanju svojega deleža bremena pri zagotavljanju kolektivne varnosti in sodelovanju v mednarodnih operacijah in na misijah pričakujemo še večje potrebe po zračnem transportu.

Pri odločitvi za vrsto transportnega letala bi imela Slovenska vojska več možnosti tako med strateškimi kot taktičnimi letali. Pri delitvi vojaških transportnih letal sem poudaril, da imajo nekatera današnja moderna transportna letala značilnosti strateških in taktičnih transportnih letal, saj lahko opravljajo naloge transporta na kriznih območjih, tudi med bojišči in znotraj bojišča. Prav tako taktično transportno letalo v kombinaciji s sodelovanjem v programih za zagotavljanje letalskega transporta s strateškimi letali bi bilo najprimernejša rešitev za Slovensko vojsko. Klasično strateško transportno letalo bi bilo za Slovensko vojsko predrago za nakup in uporabo. Zaradi velike tovarne zmogljivosti bi bilo tudi neizkoriščeno. Zakupljene ure v okviru programa SALIS, SAC ali podobnega programa bi omogočale Slovenski

vojski zadostno zmogljivost občasnega premeščanja težkega tovora na velike razdalje, kar je navadno potrebno ob napotitvah pripadnikov v mednarodne operacije in na misije. Količina zakupljenih ur bi morala biti načrtovana glede na ambicije Slovenije po delovanju v takih operacijah. Lastno taktično transportno letalo bi zagotavljalo zmogljivost premeščanja sil, premeščanja tovora, oskrbe mednarodnih operacij in misij, potrebno evakuacijo ranjenih in preminulih ter potrebno zmogljivost nujne evakuacije pripadnikov na misiji. Tako je potrjena tudi pomožna hipoteza, da taktično transportno letalo zagotavlja zadostne zmogljivosti letalskega transporta za Slovensko vojsko. Slovenska vojska bi si ob racionalni razporeditvi sredstev lahko s finančnega vidika privoščila taktično transportno letalo že v okviru trenutnih finančnih izdatkov za zračni transport.

6 Literatura in viri

1. Brinc, D., Derman Zadavec, T., Furlan, B., Hafner, T., 2006. Angleško-slovenski vojaški terminološki slovar. Ljubljana: Poveljstvo za doktrino, razvoj, izobraževanje in usposabljanje.
2. Brožič, L., 2012. Slovenska vojska že 15 let na braniku miru in stabilnosti. *Revija Slovenska vojska*. XX-7, str. 14–16.
3. Chapman, K., 1989. *Military Air Transport Operations*. London: Brassey.
4. EATC, 2016. ATARES. <http://eatc-mil.com/175/ATARES>. 15. 6. 2016.
5. Furlan, B., 2004. Za samozadostnost. *Revija obramba* 36 (6), str. 6–8.
6. Jackson, P. A., Munson, K., Peacock, L.T., 2005. *Jane's All the World's Aircraft 2005-2006*. Surrey: Jane's Information Group.
7. JCS, 2013. *Air Mobility Operations*. Washington.
8. Krsnik, A., 2012. *Vloga Slovenske vojske v Afganistanu*, diplomsko delo. Ljubljana: Fakulteta za varnostne vede.
9. Majcen, M., 2016. *Transportno letalo v perspektivi Slovenske vojske*. Zaključna naloga višještabnega tečaja, Center vojaških šol, Maribor.
10. Ministrstvo za obrambo, 2013. *Cenik helikopterskih in letalskih prevozov MORS, letalskih enot SV za zunanje uporabnike*, številka 410-26/2013-3, z dne 3. 7. 2013. Ljubljana.
11. Ministrstvo za obrambo, 2013. *Pogodba – okvirni sporazum*, številka 4300-131/2013-2, z dne 15. 7. 2013. Ljubljana.

12. Ministrstvo za obrambo, 2014. Amendment 6 to SALIS MOU signed by SVN, številka 870-9/2012-190, z dne 10. 12. 2014. Ljubljana.
13. Ministrstvo za obrambo, 2014. Aneks 1 k pogodbi – okvirnemu sporazumu, številka 4300-131/2013-10, z dne 27.10. 2014. Ljubljana.
14. Nato, 2015. Strategic Airlift Interim Solution (SALIS). http://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_50106.htm?selectedLocale=en. 10. 6. 2016.
15. Nato, 2016. Strategic Airlift Capability. http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_50107.htm. 10. 6. 2016.
16. NSO, 2016. AJP 3.3 Allied Joint Doctrine for Air and Space Operations. Bruselj: Nato.
17. Pišlar, M., 2007. Intenzivne logistične priprave za Kosovo. Revija Slovenska vojska. XV-2, str. 10–12.
18. Pišlar, M., 2012. Na Kosovu prvič prevzeli svoje območje odgovornosti. Revija Slovenska vojska. XX-7, str. 22–24.
19. Podgoršek, B., 2015. Strateški zračni transport. Revija Slovenska vojska. 2015-11, str. 20–21.
20. Resolucija o splošnem dolgoročnem programu razvoja in opremljanja Slovenske vojske do leta 2015 (ReDPROSV). Uradni list RS, št. 89/2004.
21. Resolucija o splošnem dolgoročnem programu razvoja in opremljanja Slovenske vojske do leta 2025 (ReDPROSV25). Uradni list RS, št. 99/2010.
22. RTV SLO, 2009. Slovenski vojaki vendarle poleteli iz Afganistana. <http://www.rtv slo.si/slovenija/slovenski-vojaki-vendarle-poleteli-iz-afganistana/215957>. 11. 6. 2016.
23. Skerbiš, I., 2006. Kvalitativna analiza v procesu odločanja – izbor transportnega letala SV, zaključna naloga. Poljče: Poveljstvo za doktrino, razvoj, izobraževanje in usposabljanje.
24. Slovenska vojska, 2013. Priprave na uvajanje letala Falcon 2000 EX L1-01 v operativno uporabo so že v polnem teku. <http://www.slovenskavojska.si/odnosi-z-javnostmi/sporocila-za-javnost/novica/nov/priprave-na-uvajanje-letala-falcon-2000-ex-l1-01-v-operativno-uporabo-so-ze-v-polnem-teku/>. 15. 6. 2016.
25. Slovenska vojska, 2016. Letala in helikopterji. <http://www.slovenskavojska.si/oborozitev-in-oprema/letala-in-helikopterji/>. 10. 6. 2016.

26. Slovenska vojska, 2016. Mednarodne operacije in misije. <http://www.slovenskavojska.si/mednarodno-sodelovanje/mednarodne-operacije-in-misije/>. 11. 6. 2016.
27. Szarvas, L., 2007. A Magyar Honvedseg nagytavolsagu szallitas lehetosegei. Katonai Logisztika. 2007/2. Str. 9–31.
28. Uzelac, Z., 2007. Transportno letalstvo Slovenske vojske, magistrsko delo. Celje: Fakulteta za logistiko.
29. Varga K., 2013. Hungary: from outsourcing to insourcing. V A. Leander, ur. Commercialising Security in Europe: Political Consequences for Peace Operations. Oxon: Routledge, 2013, str. 100–120. <https://books.google.si/?id=Pxp1LRnOtzAC&pg=PA110&lpg=PA110&dq#v=onepage&q&f=false>
17. 6. 2016.
30. Veršnik, I., 2012. Nacionalni center za koordinacijo premikov, magistrsko delo. Celje: Fakulteta za logistiko.
31. Vlada RS, 2005. Srednjeročni obrambni program Republike Slovenije 2005–2010. Ljubljana.
32. Vlada RS, 2006. Srednjeročni obrambni program Republike Slovenije 2007–2012. Ljubljana.
33. Vlada RS, 2016. Srednjeročni obrambni program Republike Slovenije 2016–2020. Ljubljana.