

K ŘÍZENÍ TÝLU V POLI

Ve Vojské mysli č. 3/1968 je publikován článek plk. Ing. Vojtěcha Machuldy, CSc., nazvaný „K řízení týlu v poli“. Kladu si otázku, proč byl článek napsán a jaký cíl autor sleduje?

Částečnou odpověď dává sám autor v závěru: „Sjednocování všech druhů dopravy v rámci vojenské dopravy není účelné a vytvořilo by nový mezičlánek a duplicitu mezi jednotlivými druhy dopravy, štáby týlu a náčelníky druhů vojsk a služeb... pokládám za správné „sjednocovat“ jednotlivé druhy dopravy na úrovni zástupce velitele pro týl a jeho štábu“. Realizace tohoto závěru je bezpochyby konečný cíl autora.

Tento problém není ani nový a není ani vlastní jen našim ozbrojeným silám, našim specifickým poměrům a podmínkám.

Autor se velmi rychle vypořádává s jinými názory, když uvádí ... „široká diskuse je stále k otázkám sjednocení vojenské dopravy“... „Vyskytují se názory, že vojenská doprava nepatří do týlu, poněvadž zahrnuje širší problematiku, slouží všem složkám ozbrojených sil“... „a můžeme tento názor zjednodušeně vyjádřit otázkou: „Uskutečňuje vojenská doprava pouze zásobovací přepravy nebo i operační přesuny a přepravy?“ Na tuto

otázku si odpovídá: „Domnívám se, že je nesprávné takto vůbec otázku klást a chtít z ní dělat závěry o místu a úloze vojenské dopravy“.

Je pozoruhodné, jak si autor sám formuluje zjednodušenou otázku, pak na ni odpovídá a vyvrací ji. Nebylo by účelnější a logičtější, kdyby autor vyvracel konkrétní názory, s nimiž nesouhlasí? Zjednodušené otázky vyvolávají i zjednodušené odpovědi.

Za úvahu stojí další myšlenky autora. „Vojenská doprava je bezesporu nosným pilířem převážné činnosti týlu na všech jeho stupních. Je s týlem a týlovým zabezpečením bezprostředně spjata, je jeho nedílnou součástí. Můžeme-li z obsahové náplně týlového zabezpečení vyjmout některé činnosti, izolovat je, pak v žádném případě to není možné u dopravy“.

Můžeme snad o významu dopravy v tom smyslu, jak uvádí autor, pochybovat? Domnívám se, že nemůžeme, pokud má autor na mysli dopravu jako proces: Je však možné mít na dopravu, ba i na týl, rozdílný názor, jde-li o systém.

Nemůžeme ztotožňovat dopravní proces s dopravním systémem. Čtenář, podle titulku článku, očekává řešení otázky „řízení týlu v poli“, avšak v tomto směru zůstává jeho očekávání nesplněno.

Vyjďeme proto z toho, že systém řízení „týlového zabezpečení“ je podsystémem „řízení operace“. Domníváme se, že teprve tehdy, odhalíme-li, nejen jak uvádí autor, ... „minulý i současný systém velení nejen ve vojenské dopravě, ale v týlu vůbec“, ale podle mého soudu, ve velení v operaci vůbec a zvážíme i reálnou perspektivu a vývoj, můžeme určit úlohu a místo „vojenské dopravy“, chápané jako samostatný podsystém.

Autor se rozhodl pominout otázku „rozboru systému řízení týlu“ a její možné varianty a kategoricky vychází „z minulého a současného systému velení“. Za těchto podmínek není naděje pro hledající „nový model řízení dopravy ve vojenských operacích“.

Přirozeně, že „nový model řízení dopravy ve vojenských operacích“ jako podsystém, musí vycházet z nového „systému velení ve vojenských operacích“ a bez rozpracování této otázky, včetně podsystému zabezpečení operací, není naděje na jeho realizaci, a bude stále narážet na odpor „současného stavu“.

Podle mého soudu, autorův výklad činnosti jednotlivých druhů dopravy v podstatě odpovídá skutečnosti a závěry o samostatnosti jednotlivých druhů dopravy jsou správné, avšak jenom potud, pokud máme na mysli řízení a **technologickou činnost** jednotlivých druhů doprav. Autor, z této relativní samostatnosti, dochází k závěru, že „z hlediska nových charakteristických rysů představují druhy dopravy prakticky jednotlivé „služby“ a že „nepokládám za účelné vkládat nad jednotlivé odborné služby — druhy dopravy další odborné řízení. Tyto druhy dopravy vyžadují řízení operačně týlové, které v plném rozsahu musí a také může uskutečňovat jen zástupce velitele pro týl a jeho štáb týlu“. Domnívám se, že je to nepodložený, subjektivní závěr.

Pochybují o správnosti zařazení slov „z hlediska nových charakteristických rysů...“, poněvadž názory autora „v závěru“ jsou v podstatě totožné se stavem, který v této oblasti odpovídal konci Vel-

ké vlastenecké války v Rudé armádě, a to za zcela jiných „charakteristických rysů“.

Současný stav, např. v Sovětské armádě, neodpovídá názorům autora, neboť slučuje jednotlivé druhy dopravy a podřizuje je náčelníku vojenské dopravy (přesněji přeloženo — náčelníku vojenských komunikací a dopravy), který je podřízen zástupci velitele pro týl. Oddělení koordinace řeší **odborné** využití a koordinaci jednotlivých druhů dopravy k zabezpečení přepravy, včetně vodní, letecké a potrubní dopravy. Úzce spolupracuje se štábem týlu. Štáb týlu plní ty úkoly, které štábu přísluší, především v otázce stanovení zásobovacích norem, plánování přísunu a odsunu, redislokace apod., což nelze ztotožnit s dopravním zabezpečením operací a komplexním dopravním plánem **odborné** zpracovaným odbornými orgány, obsahově širším, než jsou úkoly štábu týlu v dopravě.

Posuzují-li názory autora, nesouhlasím s tvrzením, že odborné služby nepotřebují další **odborné** řízení a vyžadují řízení operačně týlové. Podle autora, operačně týlové řízení není tedy odborné řízení, s čímž se dá souhlasit. Co se však rozumí pod pojmem „řízení operačně týlové“ autor nevysvětluje. Není pochyb, že relativně samostatné služby potřebují řízení, avšak bez přívlastku „týlové“ nebo „operační“ nebo „operačně týlové“, že potřebují skutečně dobré, komplexní, vysoce **odborné** řízení, aby zabezpečily všechny potřeby v operaci, a to nejen potřeby týlové. Jsem přesvědčen, a lze to prakticky doložit, že doprava, a to i v operačním týlu, tvoří ucelený systém, který potřebuje svůj centrální orgán. Chce snad autor úlohu přidělit štábu týlu?

Za vrcholnou perspektivní formu řízení dopravy ve světě považují tak zvané integrované systémy řízení, spojující oblast technologických procesů s oblastí řízení a správy do **jednoho celku**. Rozhodl se autor, aby štáb týlu kromě svých vlastních povinností, převzal na sebe tuto

čistě „odbornou“ úlohu a nazval ji „operačně týlovou“?

Myslím, že by měla platit zásada, že systém moci (správní) by měl vyplývat ze systému řízení a velení a nedovolit na základě administrativně delegované moci znásilňovat systém řízení a velení. Pokládám za subjektivní tvrzení, že ... „druhy dopravy vyžadují řízení operačně týlové, které v plném rozsahu musí a také může uskutečňovat jen zástupce velitele pro týl a jeho štáb týlu“.

Jednotlivé druhy dopravy vyžadují řízení ve formě centrálního dopravního článku, který může koordinovat odbornou činnost jednotlivých druhů dopravy, a to nejen v procesu „přemisťování“, to je převážně, ale i v procesu řízení dopravy, obnovy a údržby komunikací, v procesu organizace kombinovaných přeprav, dopravy a přepravy v dočasných překládkových prostorech, a to při využití všech dostupných druhů doprav, aniž by sám zasahoval do povinností a práv služeb a štábu týlu, které v této oblasti činnosti mají a nelze je z nich sejmout.

Podle mého soudu, autor nerozlišuje problematiku přepravní a dopravní, neboť týl vždy zajímala a zajímá především otázka přepravy a přesunu. Avšak přeprava je výsledkem nějaké činnosti, tj. dopravy. Nelze přece vidět jen týlový přepravní proces jen v týlovém prostoru, na frontových silnicích, železnicích apod., které nejsou ve skutečnosti jen „týlové“. Nelze činnost silničního vojska, automobilních svazků apod. anektovat jen pro „týl“. To je zužování dopravní problematiky a dopravního procesu ve frontové a armádní operaci, vedoucí k závěrům o „operačně týlovém“ řízení dopravy, o přímém podřízení jednotlivých dezinintegrovaných druhů doprav „štábu týlu“. Takovýto přístup pokládám za deformaci, spojenou s přezarováním odborné problematiky do všetýlového orgánu — štábu týlu, problematiky, která mu funkčně nepřísluší, aniž by chtěl odborné řízení nahrazovat řízením „všetýlovými“ specialisty.

Přirozenější, odpovídající zásadám dopravního systému, je vytvořit centrální orgán řízení dopravy, spojující oblast technologických procesů s oblastí řízení a správy, v čele s náčelníkem vojenských komunikací a dopravy v daném prostoru.

Jeho přímé podřízení, bez prostředků, náčelníkovi týlu na určitých stupních je reálné, avšak není vždy a na všech stupních velení podmínkou. Jakýkoliv stereotyp v tomto směru pokládám za škodlivý.

Centrální dopravní orgán může nahrazovat štáb týlu, ale bude plnit úkoly týlu, neboť jak uvádí autor, je fakt, že ... „doprava je bezesporu nosným pilířem převážné činnosti na všech jeho stupních“, avšak nejen týlu a na to nelze zapomenout, neboť „týl“ a jeho funkce je souhrn některých „služeb“, jejichž rámec doprava přerůstá. Centrální dopravní orgán by měl proto sloužit a zabezpečovat centralizovaně všechny dopravní požadavky, k čemuž by měl mít vyčleněny prostředky v relativně samostatných družích dopravy, specifikované na jednotlivých stupních velení. Úkoly by plnil nejen ve prospěch „týlu“, ale ve prospěch zabezpečení příslušného stupně velení. Požadavky nemusí přicházet a nepřicházejí jen od týlových služeb a štábu týlu, ale také od operačního štábu a od služeb jednotlivých druhů vojsk. Tyto úkoly by měl centrální dopravní orgán zabezpečit prostřednictvím jednotlivých druhů dopravy, k čemuž tyto mají i vlastní druhy vojsk, jako silniční, železniční, automobilní útvary a měly by být i letecké a lodní jednotky. Na stupni front a armáda je reálné, aby tento orgán a jeho náčelník byli podřízeni přímo zástupci velitele pro týl, i když to není varianta jediná. Pokud jde o štáb týlu, má při zabezpečení zásobování specifickou úlohu, ale rozhodně by bylo paradoxní přisuzovat mu roli odborného, centrálního, dopravního orgánu.

Teoretický rozbor těchto názorů by byl příliš rozsáhlý, než snese rozsah tohoto příspěvku, proto k přiblížení uvedu trochu analogie.

Jistě každý uzná, že např. jednotlivé

speciální vojenské nemocnice, zdravotnické etapy mají odbornou specifiku. Nikdo nepochybuje, že po své odborné linii mají mít své odborné centrální řízení a domnívám se, že nikomu nenapadne myšlenka, že by tyto etapy, jednotlivá odborná zdravotnická zařízení, nemocnice apod. neměly mít svůj odborný centrální zdravotnický orgán na stupni operačního týlu, a že by jejich činnost měla být řízena **pouze** „operačně týlově“, štábem týlu. Nikdo nepochybuje o komplexnosti zdravotnického zabezpečení a o potřebě cen-

trálního odborného řízení, avšak v dopravě se tato skutečnost staví v pochybnost.

Dovádíme-li tuto pochybnost do absurdnosti, dojdeme k závěru, že jednotlivé druhy dopravy pro svou samostatnost nepotřebují ministerstvo dopravy a k jejich řízení postačí ministerstvo národohospodářského plánování.

Domnívám se, že článek s. Machuldy je výzvou k posouzení a teoretickému přehodnocení velmi vážného problému soudobého vojenství v oblasti, stojící svým významem ne na posledním místě.