

GEN. HODGES: EUROPA MUSI BYĆ OTWARTA NA PRZERZUT WOJSK NATO [WYWIAD]

Najtrudniejszą częścią jest przekonanie polityków. Kluczową kwestią jest zrozumienie, że poprawienie mobilności wojskowej jest ważne dla NATO, a także zbudowanie wspólnego poglądu na zagrożenia na wschodniej flance Sojuszu - tak o wyzwaniach dla mobilności wojsk NATO mówi w rozmowie z Defence24.pl generał Ben Hodges, były dowódca US Army Europe.

Maciej Szopa: Panie Generale, jest Pan jednym z współautorów raportu *“Until Something Moves: Reinforcing the Baltic Region in Crises and in War”*, omawiającego wyzwania dla mobilności sił NATO, który wkrótce zostanie opublikowany przez ICDS i CEPA. Dlaczego to zagadnienie jest aż takie ważne?

Gen. Ben Hodges: Zdolność do szybkiego przemieszczania sił daje naszym przywódcom politycznym elastyczność, dzięki której mogą bardzo szybko wcielać w życie swoje decyzje. W ten sposób mogą zapobiec kryzysowi albo na niego odpowiedzieć, zanim dojdzie do właściwego konfliktu. Powinniśmy być też zdolni do przeprowadzania szybkich ruchów wojsk w warunkach pokoju i przekraczania granic wraz ze sprzętem wojskowym. Dzięki temu nasi przywódcy będą mogli wysłać sygnał potencjalnym przeciwnikom, że są gotowi do działania, albo sprawnie odpowiedzieć na kryzys humanitarny.



Do czasu agresji Rosji na Ukrainę w 2014 roku kwestia mobilności sił NATO nie była podnoszona. Następnie wiele się zmieniło. Jakie doświadczenia udało się zebrać w ostatnich latach, jeśli chodzi o mobilność wojskową?

Przed rokiem 2014 i atakiem na Ukrainę a po zakończeniu zimnej wojny mobilność sił w Europie nie była zagadnieniem, bo większość ludzi, narodów i nawet Siły Zbrojne Stanów Zjednoczonych wierzyły, że w dłuższej perspektywie czasowej Rosja stanie się partnerem. Tego wszyscy chcieliśmy i przekraczanie granic nie było kwestią naszych rozmów w tym okresie. Mobilność wojskowa zyskała jednak na znaczeniu w 2014 roku, kiedy się zorientowaliśmy, że musimy zwiększyć nasze zdolności do odstraszenia Rosji przed popełnieniem straszliwej pomyłki jaką byłby atak na jednego z naszych sojuszników.

Odpowiedzialnością NATO było tutaj zidentyfikowanie wymagań. Z kolei Unia Europejska ma możliwości, żeby zmienić prawa i procedury związane z przekraczaniem granic, może także poprawiać lokalną infrastrukturę i zwiększać wydajność ruchu. Myślę, że postępy udało nam się osiągnąć. Unia Europejska i NATO współpracują, a UE poprzez PESCO zapoczątkowała jeden z najważniejszych swoich projektów dotyczący właśnie militarnej mobilności.

Czy zabiegi w kierunku budowy mobilności sił NATO w Europie idą w dobrym kierunku? Jak Pan je ocenia?

NATO i Unia Europejska zwróciły na te zagadnienia uwagę, a więc tak, to idzie w dobrym kierunku. Powinniśmy jednak pamiętać, że mamy do przejścia daleką drogę. Bo jeśli będą dostępne środki i potrzebne zmiany nie zostaną wdrożone, wówczas nie dokonamy wiele w tej sprawie. Na szczęście jesteśmy w momencie, w którym doceniane jest znaczenie i pilność tych spraw, co jest pewną nowością w porównaniu do stanu sprzed kilku lat. Musimy naprawdę ciężko pracować, i to pilnie, nad tym aspektem odstraszenia.

Co sprawia największe trudności jeżeli chodzi o te prace?

Najtrudniejszą częścią jest przekonanie polityków. Kluczową kwestią jest zrozumienie, że poprawienie mobilności wojskowej jest ważne dla NATO, a także zbudowanie wspólnego poglądu na zagrożenia na wschodniej flance Sojuszu. Niektóre państwa takie jak Polska, Rumunia czy kraje bałtyckie rozumieją to dobrze. Ale im dalej na zachód Europy tym to zrozumienie jest mniejsze – są różne poglądy na sytuację na wschodzie. Musimy skłonić naszych przywódców, żeby przyjęli do wiadomości jakie są potrzeby i przyznali odpowiednie priorytety, jeśli chodzi o zaangażowanie zasobów.

Jakie są główne czynniki, stojące na przeszkodzie temu, aby można było uzyskać odpowiedni stopień mobilności wojskowej w Europie? Dużo mówiło się o harmonizacji przepisów, ale co z infrastrukturą, i koordynacją ruchu przez różne państwa sojusznicze?

Zgodnie z tym, co podajemy w naszym raporcie, wyzwania dla mobilności wojskowej można podzielić na trzy główne obszary. Pierwszym są braki w infrastrukturze, drugim – niedostatki systemów dowodzenia i kontroli (C2), trzecim z kolei brak spójności procedur związanych z przekraczaniem granicy w poszczególnych państwach. Uważam, że drugie i trzecie z wymienionych przeze mnie zagadnień są łatwiejsze do rozwiązania, choć stanowią istotne kwestie. Rozwój odpowiedniej infrastruktury w celu zwiększenia mobilności wojskowej pozostanie jednak długofalowym wyzwaniem. Podkreślam jednak, że wszystkie trzy obszary wymagają pilnego zaangażowania i współpracy pomiędzy NATO i Unią Europejską.

Posiadanie odpowiednich mostów i zdolności przekraczania rzek, wspólna łączność pozwalająca na zarządzanie ruchem transgranicznym oraz całościowo pojmowana infrastruktura, to kluczowe elementy, które mogą przyczynić się do poprawy mobilności wojskowej w Europie. Przykładowo, linie kolejowe w Europie nie mają wystarczającej przepustowości do przewozu odpowiedniej liczby ciężkich pojazdów. Gdyby Rosjanie albo inni potencjalni przeciwnicy doszli w pewnym momencie do wniosku, że nie możemy poruszać się szybko – tak samo jak oni lub szybciej od nich – to mogliby pokusić się o dokonanie niewielkiego ataku na jednego z naszych sojuszników. Gdyby uczynili to bezkarnie, bo posiłki nie dotarłyby na czas, byłby to dowód że sojusz nie jest w stanie skutecznie bronić swoich członków. W ten sposób poważnie by go osłabili, co zresztą jest oczywiście ich celem. Aby temu zapobiec, obszar Europy musi być maksymalnie otwarty dla przerzutu wojsk NATO.

Jakie jest znaczenie infrastruktury kolejowej a jakie drogowej przy przerzucaniu dużych jednostek wojskowych?

Najważniejszą rolę odgrywa tutaj infrastruktura kolejowa. Głównym powodem, dla którego powinno się przemieszczać czołgi podstawowe i inne rodzaje ciężkiego sprzętu koleją jest to, że można je w ten sposób przerzucać znacznie szybciej. Czołgi na drogach mogą poruszać się – najszybciej – ze swoją maksymalną prędkością, która nie jest zbyt duża w porównaniu z pociągiem, ciężarówką czy innymi wojskowymi pojazdami kołowymi. W dodatku przejazd czołgu może mieć negatywny wpływ na nawierzchnię dróg, czołgi zużywają też wiele paliwa. Chcemy przecież mieć do dyspozycji efektywną sieć drogową i zasoby paliwa. Trzeba więc przemieszczać siły koleją do rejonu operacji, gdzie zostanie dokonany rozładunek.

Tak samo było w np. w czasie II wojny światowej, kiedy Niemcy przemieszczali koleją swoje czołgi prawie do samej strefy walk. Było to motywowane szybkością, oszczędnością paliwa i ograniczeniami sieci dróg. Więc teraz jest podobnie. Owszem można przemieszczać czołgi także za pomocą samochodów z zestawami niskopodwoziowymi, ale do każdego wozu potrzebny jest jeden taki zestaw. Warto przy tej okazji dodać, że zakup takich samochodowych zestawów niskopodwoziowych byłby dobrą inwestycją dla państw, które chciałyby zwiększyć finansowanie swoich sił zbrojnych, ale jednocześnie nie są zainteresowane zwiększaniem liczebności swoich jednostek bojowych. Mogłyby one zakupić wiele pojazdów transportowych i stworzyć bataliony transportowe w celu wsparcia jednostek sojuszniczych. W ten sposób w przyczyniłyby się istotnie do zwiększenia sprawności NATO. To coś co naprawdę potrzebujemy.

W raporcie, którego jest Pan współautorem, wskazano że infrastruktura portowa w rejonie bałtyckim jest niewystarczająca. W jaki sposób można by wdrożyć usprawnienia?

Jest taka możliwość i poprawa możliwości rozładunku oraz rozwinięcia sił z USA, Kanady i innych państw sojuszniczych leży w zakresie odpowiedzialności poszczególnych krajów. To jest właśnie część wymagań związanych z Host Nation Support (zdolności kraju przyjmującego – red.). Trzeba też pamiętać, że w przypadku kryzysu wszystkie porty państw bałtyckich aż po Gdańsk będą w zasięgu rosyjskiej broni raketowej, szczególnie tej rozmieszczonej w Obwodzie Kaliningradzkim. W razie konfliktu Morze Bałtyckie byłoby akwenem, na którym będą toczyły się kinetyczne walki.

Musimy więc się zastanowić jak chronić żeglugę i przemieszczanie sił drogą morską po tym akwenie, a także same porty. Jeżeli chodzi o te ostatnie to musimy brać też pod uwagę ich cyberbezpieczeństwo. Można je bowiem łatwo wyłączyć zarówno za pomocą cyberataku jak i ataku raketowego. Potrzebna jest więc nie tylko obrona przeciwraketowa ale też cybernetyczna. Uważam, że Niemcy i Holandia mogłyby tu odgrywać znacznie większą rolę niż robią to obecnie.

Czy zwiększenie mobilności sił NATO to działanie nakierowane wyłącznie na odpowiedź na zagrożenia ze wschodniego kierunku, wobec obszaru traktatowego?

W kwestii szybkiego przemieszczania sił nie chodzi tylko o NATO i Rosję, ale też o możliwość reagowania w różnych obszarach potencjalnych kryzysów. Na przykład na Bałkanach czy w Libii. W zależności od konkretnych warunków trzeba by przemieszczać siły i środki NATO drogą powietrzną, koleją, drogami. Biorąc pod uwagę wyzwania dla ruchu międzynarodowego w Europie podczas obecnej epidemii koronawirusa, dochodzimy do wniosku że choć infrastruktura pozostaje najważniejszym priorytetem, to widać jak długą drogę musimy przejść jeśli chodzi o poprawę procedur dyplomatycznych, koordynacji oraz dowodzenia i kontroli (C2) dla ruchu transgranicznego.

Dziękuję za rozmowę.

International Centre for Defence and Security (ICDS) oraz Center for European Policy Analysis CEPA przygotowały raport dotyczący mobilności wojskowej, którego współautorem jest generał Ben Hodges, zatytułowany "Until Something Moves: Reinforcing the Baltic Region in Crises and in War". Raport zostanie wkrótce przedstawiony opinii publicznej.