



Eastern Europe Studies Centre
Est. 2006

KARINIO MOBILUMO PLĖTRA: DABARTINĖ SITUACIJA IR IŠŠŪKIAI

Analitinė apžvalga

GINTARAS BAGDONAS

Santrauka

- Karinis mobilumas šiuolaikiniuose kariniuose konfliktuose yra vienas svarbiausių veiksnių, padedančių atgrasyti priešininką. Lietuvos gynybos efektyvumas ir apginamumas tiesiogiai priklauso nuo sklandaus ir greito NATO valstybių karinių pajėgų atvykimo į mūsų šalį.
- Karinės grėsmės atveju Lietuvos saugumas tiesiogiai priklauso nuo to, kaip greitai NATO valstybių pajėgos bus perdislokuotos mūsų šalyje, todėl būtina pasiekti, kad karinis mobilumas taptų vienu iš pagrindinių nacionalinio saugumo prioritetų, tam skiriant reikiamus išteklius ir telkiant pastangas. Akcentuotina, kad gerai parengtas karinis mobilumas pirmiausia bus atgrasymo faktorius, o jo nauda – gerai išvystyta šalies transporto infrastruktūra – bus vertinga visuomenei.



ATS. PLK. GINTARAS BAGDONAS dirba patarėju Krašto apsaugos ministerijoje. Buvęs NATO karinio štabo atstovas Sakartvele ir sąveikos karininkas Pietų Kaukaze. Yra dirbęs NATO Energetinio saugumo kompetencijos centro direktoriumi, Lietuvos specialiosios misijos Afganistane vadovu, Generolo Jono Žemaičio Lietuvos karo akademijos viršininku, ES karinio štabo žvalgybos direktoriumi, AOTD (karinės žvalgybos ir kontržvalgybos) direktoriumi.

- NATO dokumentuose ir įvairiose saugumo studijose pabrėžiama, kad būtina plėtoti sąveiką tarp NATO, ES institucijų ir ES valstybių narių, sprendžiant karinio mobilumo Europoje trukdžius, nes būtent ES kartu su nacionalinėmis vyriausybėmis disponuoja politiniais ir instituciniais instrumentais, kurie leistų išspręsti daugumą šios srities probleminių klausimų.
- 2018 m. liepos 10 d. ES ir NATO pasirašius bendrą deklaraciją, karinis mobilumas tapo bene svarbiausiu ES ir NATO bendradarbiavimo prioritetu. Periodiškai yra ruošiamos ataskaitos, kurios įvertina pažangą vystant transporto infrastruktūrą, tobulinant procedūrų derinimą ir tarpvalstybinio judėjimo leidimų išdavimo greitį.
- 2021–2027 m. ES daugiamečių finansinės perspektyvos biudžete yra numatyta 1,69 mlrd. eurų karinio mobilumo gerinimui Europos infrastruktūros („Connecting Europe Facility“ – CEF) priemone.
- Lietuvoje yra numatyti konkretūs prioritetai transportavimo infrastruktūros plėtrai („Via Baltica“ dalies nuo Marijampolės iki Lietuvos sienos infrastruktūros atnaujinimas; karinio transportavimo poreikius atitinkančios Kaune intermodalinio terminalo su papildomais statiniais įrengimas „Rail Baltica“ geležinkelio plėtros projekte), tačiau poreikiai šiai sričiai yra didesni. Pavyzdžiui, būtina parengti antrąjį karinio mobilumo koridorių Augustovas (Lenkija)–Lazdijai–Alytus–Vilnius, nes remtis vieninteliu „Via Baltica“ sausumos keliu karinėms reikmėms yra nesaugu ir neefektyvu. Lietuvos kariuomenė parengė transporto infrastruktūros vystymo poreikių sąrašą kariniam mobilumui gerinti, kuriame yra įvardinta virš 20 viešojo sektoriaus transporto infrastruktūros objektų, kuriuos būtina rekonstruoti ar pastatyti.
- Vystant karinį mobilumą pasiekta akivaizdžių rezultatų: Lietuvos institucijų pastangomis atlikti kai kurie transporto infrastruktūros gerinimo darbai; Lietuvos institucijoms pavyko sutrumpinti leidimų dėl sąjungininkų atvykimo į Lietuvą prašymo išdavimo terminus; KAM, URM ir SM bendradarbiauja ruošiantis paraiškos teikimui ES kofinansavimui dėl TEN-T priklausančios dvigubos paskirties infrastruktūros gerinimo.
- Būtina pagerinti tarpžinybinį koordinavimą, ypač infrastruktūros plėtros planavimo ir projektinio finansavimo srityje. Tai padėtų efektyviau priimti atitinkamus sprendimus: svarbiausia, parengti ir patvirtinti nacionalinį karinio mobilumo planą bei tobulinti nacionalinius teisės aktus, reikalingus sprendžiant kitus su kariniu mobilumu susijusius klausimus.

Ivadas

Ginkluotųjų pajėgų mobilumas – tiek valstybės viduje, tiek kertant valstybių sienas – yra vienas pagrindinių valstybės apginamumo elementų, lemiančių galimą karinės operacijos sėkmę. Greitis šiuolaikiniuose kariniuose konfliktuose yra reikšmingas veiksnys, ypač atgrasant priešininką, kuris žinos, kad pagalba gali atvykti greitai.

Lietuvos gynybos efektyvumas ir apginamumas tiesiogiai priklauso nuo sklandaus ir greito NATO valstybių karinių pajėgų atvykimo į mūsų šalį. Kita alternatyva – nuolat dislokuotos gana didelės NATO valstybių pajėgos Lietuvoje, bet ir tada yra reikalinga atitinkama transporto infrastruktūra. Sąjungininkų gebėjimas sklandžiai ir greitai būti perdislokuotiems į Lietuvą ir judėti joje yra vienas iš svarbiausių priešininko atgrasinimo priemonių ir operacinis apginamumo reikalavimas arba esminė gynybos sąlyga. Todėl stiprinant mūsų šalies gynybą karinio mobilumo gerinimas turi būti nacionalinio saugumo prioritetas.

NATO terminų ir apibrėžimų žodynas (AAP-06, 2013 m. leidimas) mobilumą apibrėžia kaip karinių pajėgų kokybę ar pajėgumą, leidžiantį joms judėti iš vienos vietos į kitą, išlaikant galimybę įvykdyti savo pagrindinę misiją¹. Karinio mobilumo sąvoka apima personalo, techninės įrangos transportavimą, logistinę paramą, infrastruktūrą, teisinius aspektus, įskaitant muitinės ir pasienio formalumus, diplomatinį leidimų išdavimus ir kitas teisines procedūras, kertant valstybių sausumos, oro ir jūrų sienas.

Paskutiniųjų metų saugumo aplinkos pokyčiai ir iššūkiai privertė NATO šalis stiprinti šalių gynybą, ir karinis mobilumas buvo išskirtas kaip viena iš prioritetinių gynybos stiprinimo sričių. Po Rusijos intervencijos į Ukrainą 2014 m. suintensyvėjusios NATO šalių karinės pratybos Europoje atskleidė trūkumus, apsunkinančius šalių karinių vienetų judėjimą Europoje. 2017 m.

plačiau nuskambėjo tuometinio JAV sausumos pajėgų Europoje vado gen. ltn. Beno Hodgeso kritika dėl sunkesnio karinių pajėgų judėjimo kertant Europos valstybes: „...labiau už viską mums reikia karinės Šengeno zonos, kuri leistų karinei vilkstinei judėti per Europą taip greitai, kaip migrantas gali judėti visoje Europoje.“² 2018 m. Briuselyje vykusiame Aljanso viršūnių susitikime valstybės, pripažindamos saugumo spragas, patvirtino NATO pasirengimo iniciatyvą (angl. „NATO Readiness Initiative“ – toliau NRI), kurios vienas iš svarbiausių įsipareigojimų – gerinti karinį mobilumą Aljanso šalyse ir už jo ribų.³ Valstybių ir vyriausybių vadovų pasirašytoje deklaracijoje buvo atkreiptas dėmesys, kad „NATO pastangos užtikrinti nuoseklią požiūrį ir sąveiką srityse, susietose su ES kariniu mobilumu, turėtų būti tęsiamos, įskaitant procedūras, kurias reikėtų vienodai taikyti visiems sąjungininkams“⁴. Be kita ko, šia deklaracija buvo paskatintas politinis NATO ir ES dialogas, sprendžiant ir tobulinant karinio mobilumo klausimus.⁵

Per paskutinius kelerius metus karinio mobilumo iššūkius nagrinėjo ir platesnei visuomenei pristatė įvairūs tyrimų centrai bei žinomi saugumo ir karinių temų ekspertai. Tarp tokių analitinių publikacijų galima išskirti 2020 m. balandžio mėn. Atlanto Tarybos publikuotą buvusio (2016–2019 m.) vyriausiojo sąjungininkų pajėgų Europoje (SACEUR) vado JAV ats. generolo Curtiso M. Scaparrotto ir JAV ambasadoriaus Colleeno B. Bello bei grupės ekspertų ataskaitą „Moving Out: a Comprehensive Assessment of European Military Mobility“⁶.

Bene išsamiausių studijų karinio mobilumo tema atliko Vašingtone veikiančią Europos politikos analizės centrą („Center for European Policy Analysis“ – CEPA). Publikacijoje „Moving Mountains for Europe’s Defense“ CEPA autoriai pateikia galimus NATO šalių karinių pajėgų perdislokavimo į Rytų Europą scenarijus, iššūkius ir detalius sprendimus bei rekomendacijas.⁷

Šioje analitinėje apžvalgoje aptariama ES veiklos pažanga gerinant karinį mobilumą ir pateikiami kai kurie Lietuvos pasiekimai karinio mobilumo srityje, siekiant atrasti pagrindinius trūkumus bei, žvelgiant iš Lietuvos interesų, pateikiami siūlymai dėl karinio mobilumo gerinimo. Tema yra labai kompleksinė, tačiau šioje apžvalgoje pagrindinis dėmesys skiriamas transporto infrastruktūrai, kurios gerinimas yra aktualiausias klausimas Lietuvai karinio mobilumo kontekste.

Atkreiptinas dėmesys, kad pagrindiniai karinio mobilumo vystymo politiniai ir instituciniai įrankiai yra ES ir valstybių rankose, kur kas mažiau jų turi NATO. Dėl šios priežasties ir kadangi NATO gynybos planavimo kontekste tokio pobūdžio informacija yra ne vieša, šioje apžvalgoje nebus analizuojama Aljanso veikla stiprinant karinį mobilumą. Būtina tik paminėti, kad 2018 m. liepos 10 d. ES ir NATO pasirašė deklaraciją⁸, kuria įsipareigojo gilinti abiejų organizacijų bendradarbiavimą. Deklaracijoje tarp prioritetinių įsipareigojimų įvardijamas karinis mobilumas.

Apžvalgoje naudojamosi viešai publikuoti ES dokumentais, kitomis viešai skelbiamomis publikacijomis, taip pat informacija, kuria pasidalino ES ir Lietuvos institucijų atsakingi pareigūnai.

1 ES veikla ir priemonės stiprinant karinį mobilumą

Karinio mobilumo gerinimu Europos Sąjungoje susirūpinta 2017 m. 1-oje lentelėje pateikiami pagrindiniai Europos Komisijos ir Europos išorės veiksmytarnybos priimti dokumentai, kuriais buvo inicijuojami veiksmai ir priemonės kariniam mobilumui ES valstybėse vystyti.

2020 liepos mėn. ES Vadovų Tarybos sprendimu yra skirtas finansavimas ES gynybai ir saugumui. Per ES daugiametės 2021–2027 m. finansinės programos Europos infrastruktūros tinklų priemonę („Connecting Europe Facilities“ – CEF) yra numatyta skirti 1,5 mlrd. eurų (1,69 mlrd. eurų šiandieninėmis kainomis) finansavimą. Nors tai yra svarbus pasiekimas taisant spragas šioje ES prioritetinėje srityje, bet įvertinus pirminius planus skirti 6,9 mlrd. eurų, šios lėšos yra akivaizdžiai nepakankamos.⁹ Atkreiptinas dėmesys, kad ES iš CEF programos gali finansuoti iki 50 proc. projekto vertės ir tik tuo atveju, jei likusią projekto biudžeto dalį įsipareigos apmokėti paraišką teikianti valstybė ir tik ES transeuropiniam transporto tinklui (TEN-T) (žr. 1 pav.) priklausančius dvigubos paskirties (civilinius-karinius) projektus.

Nuo 2021 m. rugsėjo 16 d. iki 2022 m. sausio 19 d. ES Komisija kviečia teikti paraiškas CEF infrastruktūros projektams vystyti, numatyta skirti 330 mln. eurų (dabartinėmis kainomis) karinio mobilumo projektams, kurie bus dvigubos paskirties ir įeinantys į ES transeuropinį transporto tinklą (TEN-T).

Atskirai reikėtų išskirti Europos gynybos agentūros (EDA) įgyvendinamą „Tarpvalstybinio judėjimo leidimo procedūrų Europoje palengvinimo“ programą. Siekiant ją įgyvendinti, EDA formate įkurta darbo grupė, kuriai vadovauja Lietuva. Šios darbo grupės tikslas yra sutrumpinti leidimų kirsti sienas išdavimo terminus,

1 lentelė. Pagrindiniai Europos Komisijos ir Europos išorės veiksų tarnybos dokumentai

Dokumento data, ref. Nr.	Pavadinimas	Tikslai ir turinys
2017-11-10 JOIN/2017/41 final ¹⁰	Europos Komisijos ir Sąjungos vyriausiojo įgaliotinio užsienio reikalams ir saugumo politikai bendras komunikatas Europos Parlamentui ir Tarybai dėl karinio mobilumo gerinimo Europos Sąjungoje	<ul style="list-style-type: none"> Įvardytos karinio mobilumo fizinės, teisinės ir procedūrinės reguliavimo kliūtys. Apibrėžtos sritys, kuriomis ES galėtų prisidėti gerinant karinį mobilumą, ir išvardytos galimos priemonės.
2018-03-28, JOIN(2018) 5 final ¹¹	Sąjungos vyriausiosios įgaliotinės užsienio reikalams ir saugumo politikai ir Komisijos bendras komunikatas Europos Parlamentui ir Tarybai dėl karinio mobilumo veiksmų plano	<ul style="list-style-type: none"> Pateikti karinio mobilumo vystymo veiksmai ir būdai, išskirtos dvigubos paskirties (civilinės-karinės) sritys: transporto infrastruktūra ir procedūrinis reglamentavimas. Įsipareigota vertinti ir pristatyti pasiektą pažangą metinėse ataskaitose.
2021-09-24, JOIN(2021) 26 final ¹²	Sąjungos vyriausiosios įgaliotinės užsienio reikalams ir saugumo politikai ir Komisijos bendra ataskaita Europos Parlamentui ir Tarybai dėl karinio mobilumo veiksmų plano įgyvendinimo nuo 2020 m. spalio mėn. iki 2021 m. rugsėjo mėn. (trečia aktuali ataskaita)	<ul style="list-style-type: none"> Pristatyta pažanga, nustatant karinius reikalavimus, vystant transporto infrastruktūrą, tobulinant procedūras (pavojingų krovinių vežimo, muitinės ir pridėtinės vertės mokesčių reguliavimo), taip pat optimizuojant tarpvalstybinio judėjimo leidimų išdavimo procedūras.



1 pav. ES transeuropinis transporto tinklas (TEN-T), kuriam plėtoti pagal CEF programą gali būti skiriamas finansavimas.

supaprastinti ir suvienodinti karinio judėjimo procedūras. Tai ypač aktualu kariniams vienetams kertant didžiųjų Europos šalių (Prancūzijos, Vokietijos, Lenkijos), kurios neretai taiko skirtingas ir komplikotas procedūras, sienas. Pažymėtina, kad šios darbo grupės (kaip ir kitų ES ir EDA darbo grupių) rezultatai yra rekomendacinio pobūdžio, t. y. patvirtinus rekomendaciją, jos tampa įpareigojančiomis tik jei valstybės narės perkelia ES rekomendacijas į nacionalinius teisės aktus.

Europos Sąjungoje karinis mobilumas taip pat įgyvendinamas nuolatinio struktūrizuoto bendradarbiavimo (angl. „Permanent Structured Cooperation“ – PESCO) projektų formate. Iš šiuo metu vykdomų 47 PESCO projektų, bene labiausiai prioritetas yra „Karinis mobilumas“, kuriame dalyvauja 25, t. y. visos PESCO bendradarbiavimo formate dalyvaujančios ES šalys. Nuo 2021 m. gegužės prie šio projekto prisijungė JAV, Kanada ir Norvegija¹³ ir tai yra pirmasis projektas, kurio dalyvėmis tapo nepriklausančios Europos Sąjungai valstybės. Galima tikėtis, kad jų dalyvavimas reikšmingai sustiprins ES ir NATO bendradarbiavimą karinio mobilumo srityje. Šio projekto įgyvendinimą koordinuoja Nyderlandai, o jo tikslas yra paremti šalių įsipareigojimus, supaprastinti karinio personalo ir išteklių judėjimą ES geležinkeliais, sausumos keliais, oro ar jūrų transportu. Iš esmės šis projektas suteikia strateginę-politinę platformą šalims spręsti karinio mobilumo klausimus, dalijantis patirtimi ir nacionaliniais sprendimais kaip pagerinti karinį mobilumą. Minėtame PESCO projekte nustatyti ir konkretūs tikslai:

- šalių paskirti kontaktiniai asmenys turėtų užtikrinti „vieno langelio“ principą, sprendžiant su kariniu mobilumu susijusius klausimus ir atliekant reikalingas administracines procedūras, pvz., teikiant ir (ar) išduodant sienos kirtimo prašymus ir (ar) leidimus. Taip PESCO projekto rėmuose yra kuriamas vienas informacijos keitimosi tinklas;
- šalys įsipareigojo pasirengti ir pasitvirtinti karinio mobilumo nacionalinius planus (kol kas Lietuva dar neparengė tokio plano).

2 Lietuva: karinis mobilumo problemos, spragos ir sprendimai

2.1 *Institucijų funkcijos ir atsakomybė*

Lietuvos Respublikos aštuonioliktos Vyriausybės programoje numatyta „...siekti, kad Lietuva išnaudotų ES gynybos iniciatyvų suteikiamas bendradarbiavimo ir finansavimo galimybes strategiškai svarbiose srityse, tokiose kaip karinis mobilumas...“¹⁴. Lietuvos Respublikos Vyriausybės (LRV) 2021–2030 m. nacionalinės pažangos plane įtvirtintas uždavinys iki 2030 m. sukurti ir pritaikyti transporto infrastruktūrą, reikalingą tarptautiniam kariniam judėjimui, bet tik TEN-T geležinkelių ir sausumos kelių infrastruktūros daliai, atitinkančiai karinio mobilumo reikalavimus.¹⁵

2012-01-25 LRV nutarimu Nr. 98 „Dėl priimančiosios šalies paramos teikimo užduočių valstybės ir savivaldybių institucijoms ar įstaigoms aprašo patvirtinimo“¹⁶ yra nustatytos užduotys Lietuvos institucijoms, teikiant priimančios šalies paramą (t. y. priimančiąją sąjungininkų karines pajėgas). Tarp užduočių Susisiekimo ministerijai (SM) ir jai pavaldžioms organizacijoms yra įvardijami atitinkamų kelių, kelio ir geležinkelio bei statinių remonto ir rekonstrukcijos darbai. Šis LRV nutarimas yra bene pagrindinis dokumentas, kuriuo nustatomos institucijų užduotys, vykdant priimančios šalies paramos priemones, įskaitant sudarant tinkamas sąlygas sąjungininkams operatyviai atvykti į Lietuvą ir kartu su Lietuvos kariuomėnės (LK) daliniais judėti šalies teritorijoje.

Karinio mobilumo svarba yra akcentuojama Krašto apsaugos ministerijos (KAM) 2020 m. veiklos ataskaitoje.¹⁷ 2021-10-25 KAM įsakyму Nr. V-187 patvirtintame Krašto apsaugos ministro valdymo sričių 2021–2023 m. strateginiame veiklos plane įsipareigojama didinti ir gerinti karinio mobilumo sąlygas, pirmiausia dalyvaujant ES iniciatyvose.

KAM ir LK yra pagrindinės institucijos, inicijuojančios procedūrų tobulinimą ar infrastruktūros plėtrą, siekiant gerinti karinį mobilumą. SM kartu su jos valdomomis arba kuruojamomis institucijomis (pvz., AB „Lietuvos geležinkeliai“, jūrų ir oro uostais, kitomis transporto infrastruktūros įmonėmis) įgyvendindama atitinkamus projektus prisideda prie karinio mobilumo gerinimo.

LK ir jos padaliniai yra atsakingi už NATO sąjungininkų ir partnerių šalių karinių vienetų priėmimą Lietuvoje ir už karinio judėjimo organizavimą Lietuvos teritorijoje. LK Judėjimo kontrolės centras (JKC) kontroliuoja užsienio šalių karių ir karinių krovinių atvykimą bei išvykimą į ir (ar) iš Lietuvos Respubliką (-os) ar vykimą per Lietuvos Respublikos teritoriją tranzitu; taip pat JKC kontroliuoja karių, karinių vienetų judėjimą ir karinių krovinių vežimą užsienio valstybių ir Lietuvos Respublikos teritorijoje visomis transporto rūšimis.¹⁸

SM yra atsakinga už visų rūšių transporto infrastruktūros plėtrą, taip pat už keleivių ir krovinių, įskaitant ir pavojingų, pervežimo politikos formavimą, organizavimą, koordinavimą ir kontrolę. Šios SM funkcijos *inter alia* apima ir dvigubos paskirties – civilinės ir karinės – transporto infrastruktūros plėtrą.

Lietuvos atstovybės prie ES diplomatai ir KAM bei kitų institucijų deleguoti atstovai savo veikloje dalyvaudami įvairiose darbo grupėse ar kituose ES darbinuose formatuose prisideda prie karinio mobilumo vystymo.

2.2 Svarbiausi infrastruktūros plėtros poreikiai

Pagal KAM ir LK atstovų informaciją, pagrindinis iššūkis užtikrinant sklandų ir greitą sąjungininkų karinių pajėgų atvykimą į Lietuvą yra susijęs su transporto infrastruktūros plėtra. Šiuo metu įvairios procedūros (sienų kirtimas, diplomatinis leidimų išdavimas) sąjungininkų karių ir karinės technikos atvykimui į Lietuvą ir judėjimui joje esminių kliūčių nesukelia (tačiau pripažįstama, kad dėl procedūrinių kliūčių sąjungininkų judėjimas stringa kai kuriose ES šalyse, pavyzdžiui, Vokietijoje ir Lenkijoje).

Transporto infrastruktūra priklauso viešajam sektoriui, tačiau ja naudojasi ir kariuomenė. Atsižvelgiant į šalies nacionalinio saugumo ir gynybos poreikius, tobulinama transporto infrastruktūra, o geresniais keliais, geležinkeliais ir uostais naudojasi visi šalies gyventojai.

LK yra sudariusi ir pateikusi sausumos, oro ir jūrų transporto infrastruktūros vystymo prioritetų sąrašą kariniam mobilumui gerinti. Šio sąrašo pirmoje vietoje yra „Via Baltica“ Lenkijos siena–Marijampolė E67 kelio ruožo gerinimas. Šis kelias yra sąjungininkų atvykimo į Lietuvą pagrindinis mobilumo koridorius. Karinio mobilumo prioriteto pirmoje vietoje, kaip ir E67 kelias, yra geležinkelis „Rail Baltica“, jungiantis Lietuvą su Lenkija. „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimo plane, siekiant gerinti karinį mobilumą, yra būtina vystyti geležinkelio infrastruktūrą Kazlų Rūdoje ir rekonstruoti Kauno intermodalinį terminalą (su ES standarto 1435 mm vėže), įrengiant krovos aikštelę ir kitus statinius, pritaikytus karinio transportavimo poreikiams.

Vis dėlto formali problema yra ta, kad viešosios infrastruktūros vystymas neatitinka Krašto apsaugos sistemos investicijų paskirties, t. y. pagal investicines programas KAM negalėtų iš gynybai skirtų biudžeto lėšų finansuoti kelių, tiltų ir geležinkelių infrastruktūros statybos. Todėl

KAM kartu su Susisiekimo ir Užsienio reikalų ministerijomis kreipėsi į Lietuvos Respublikos Vyriausybę ir Finansų ministeriją su prašymu numatyti papildomus asignavimus aukščiau pateiktiems prioritetiniams darbams įgyvendinti. Pažymėtina, kad šie objektai atitinka nustatytas sąlygas ES kofinansavimui gauti: jie yra dvigubos – civilinės ir karinės – paskirties transporto tinklui (TEN-T) priklausantys objektai. Derinant su Susisiekimo ir Finansų ministerijomis, yra planuojama kreiptis į ES dėl dvigubos paskirties infrastruktūros atnaujinimo finansavimo. Tikimasi, kad LRV (pirmiausia Finansų ministerija) suplanuos reikalingas lėšas šiems projektams kofinansuoti, nes tai yra būtina sąlyga ES finansavimui gauti.

Svarbi problema ir ta, jog sausumos E67 kelio (pagrindinio karinio mobilumo koridoriaus) nepakanka užtikrinti saugų ir efektyvų sąjungininkų karinių vienetų judėjimą. Vienintelė sausumos komunikavimo arterija būtų pernelg pažeidžiama įvykus karinei krizei, taip pat jos pralaidumas nebūtų pakankamas. Būtina parengti antrąjį karinio mobilumo koridorių: Augustavas (Lenkija)–Lazdijai–Alytus–Vilnius. Mažiausiai du sausumos keliai įgalintų sąjungininkų karinių vienetų atvykimą į Lietuvą. Kitų alternatyvų nėra.

Kadangi šis Augustavas–Lazdijai–Alytus kelias nepriklauso TEN-T, šiuo metu jis neatitinka ES finansavimo kriterijų ir negalėtų pretenduoti į ES paramą. Planuojama siekti, kad ES lygiu būtų pakeistas šio kelio statusas, tai yra kelias būtų įtrauktas į ES transeuropinio transporto tinklą (TEN-T). Anot Susisiekimo ministerijos atstovo, su Lenkijos Respublikos Vyriausybės institucijomis jau susitarta dėl jų paramos deriose su ES dėl minėto kelio įtraukimo į ES transeuropinį transporto tinklą (TEN-T).

Vystant karinį mobilumą jau yra pasiekta kai kurių rezultatų: bendromis KAM, SM ir AB „Lietuvos geležinkeliai“ pastangomis buvo nutiesta papildoma geležinkelio 600 m atšaka iš Pa-

bradės į Pažeimėnę, kuria naudojasi Pabradės poligone dislokuojami sąjungininkų kariniai vienetai. Finansuojant JAV, įrengta sunkiosios technikos pakrovimo rampa AB „Lietuvos geležinkeliai“ priklausančioje Gaižiūnų geležinkelio stotyje ir atlikti kai kurie kiti darbai gerinant transporto infrastruktūrą. Galima pasidžiaugti nuveiktu bendru Lietuvos institucijų darbu pagerinant leidimų dėl karinių judėjimų prašymo išdavimo terminus (anksčiau sąjungininkų atvykimo leidimo prašyti reikėjo prieš 5 darbo dienas iki jų atvykimo, prireikus šis terminas gali būti sutrumpinamas iki 24 val.).

Šioje apžvalgoje paminėti tik svarbiausi darbai, būtini kariniam mobilumui užtikrinti, kurie sudarytų minimalias sąlygas priimti Aljanso karines pajėgas. Kaip jau buvo minėta, LK yra parengusi prioritetinį transporto infrastruktūros vystymo sąrašą kariniam mobilumui gerinti, kuriame, be jau aukščiau aprašyto pirmo prioriteto infrastruktūros vystymo objektų, pateikiami siūlymai statyti ar gerinti įvairius transporto infrastruktūros elementus: sausumos kelius (įskaitant viadukus ir tiltus), geležinkelius (įskaitant rampas, parkavimo aikštes, nukrovimo įrangą ir šonines atšakas), vidinių vandenių (upių) uostų infrastruktūrą bei modernizavimo darbus oro ir jūrų uostuose. Iš viso į šį sąrašą įtraukta daugiau nei dvidešimt viešojo sektoriaus transporto infrastruktūros objektų. Turėtų būti vykdomas atitinkamas planavimas dėl LK sąrašo antroje bei trečioje prioritetinėje eilėje esančio transporto infrastruktūros vystymo ar rekonstravimo. Deja, tenka pripažinti, kad vykdant Lietuvos viešojo sektoriaus transporto infrastruktūros plėtrą, vis dar nėra atsižvelgiama į LK poreikius, išskyrus ES finansuojamų projektų atvejus.

Išvados

Karinio mobilumo gerinimas, užtikrinant greitą ir sklandų karių ir karinės technikos judėjimą, yra vienas NATO ir ES prioritetų. Lietuvos ir Baltijos šalių saugumas tiesiogiai priklauso nuo to, kaip greitai NATO valstybių pajėgos bus perdislokuotos Lietuvoje ir mūsų regione, todėl būtina pasiekti, kad karinis mobilumas taptų vienu iš pagrindinių nacionalinio saugumo prioritetų, skiriant tam pakankamai išteklių ir pastangų. Akcentuotina, kad geras karinis mobilumas pirmiausia bus atgrasantis faktorius, o sukurta nauda – gerai išvystyta šalies transporto infrastruktūra – prisidės prie visuomenės gerovės.

KAM negali skirti asignavimų viešosios infrastruktūros (kelių, geležinkelių, jūr statinių, jūrų ir oro uostų) plėtrai – ją turi finansuoti kitos institucijos, nes visa šalies viešoji transporto infrastruktūra yra civilinės paskirties. „Dvigubos paskirties“ etiketė uždedama tik transporto infrastruktūrai, kuri gali būti panaudojama kariuomenės šalies saugumo interesais.

Siekiant pasinaudoti ES iniciatyva skirti iki 50 proc. lėšų pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę, būtina iki kitų metų pradžios teikti paraišką dėl karinio mobilumo projektų finansavimo, būtent „Via Baltica“ kelio E67 Lenkijos siena–Marijampolė ir jo statinių gerinimui ir „Rail Baltica“ geležinkelio statinių rekonstrukcijai. Tam taip pat būtina suplanuoti finansavimą iš Lietuvos nacionalinio biudžeto.

Vienas svarbiausių iššūkių, kurį reikia išspręsti spartinant Lietuvos karinio mobilumo gerinimą, yra tarpinstitucinio koordinavimo stiprinimas. Karinis mobilumas neretai yra suvokiamas kaip išskirtinai Lietuvos kariuomenės ar KAM kompetencijų sritis, todėl kitos valstybės institucijos neskiria jai didelio dėmesio. Svarbu įsigilinti į problemas šioje srityje ir kaip kitos valstybės institucijos galėtų prisidėti prie spartesnio karinių pajėgų judėjimo Lietuvoje ar per sieną su kaimyninėmis šalimis. Jei

NATO ir ES karinis mobilumas yra prioritetinės svarbos klausimas, tai Lietuvoje jis yra prioritetinis tik LK gynybos štabui ir galbūt KAM. Nepanašu, kad planuojant Lietuvos viešojo sektoriaus transporto infrastruktūros rekonstrukcijas, būtų atsižvelgiama į LK parengtą transporto infrastruktūros vystymo sąrašą kariniam mobilumui gerinti, išskyrus tada, kai siekiama gauti ES finansavimą ES transeuropiniui transporto tinklui priklausančių objektų finansavimui. Čia reiktų paminėti URM, KAM ir SM bendradarbiavimo pažangą ruošiantis paraišką teikimui dėl TEN-T dvigubos paskirties transporto tinklo ES kofinansavimo.

Sklandus ir greitas sąjungininkų atvykimas reaguojant į grėsmes turi būti prioritetinis bendro nacionalinio saugumo klausimas ir rezultatai gali būti pasiekiami tik esant darniam tarpinstituciniam koordinavimui. Juo labiau, kad karinio mobilumo plėtojimo praktinės ar techninės priemonės dažniausiai yra Susisiekimo ir Finansų ministerijų kompetencijoje, o LK gali teikti tik operacinius ir techninius reikalavimus kariniam mobilumui gerinti (ką ji ir daro). Aukščiau paminėtas LRV nutarimas Nr. 98 įpareigoja šalies institucijas atlikti konkrečius veiksmus. Tačiau kyla abejonių dėl šio nutarimo veiksmingumo dėl galimai nepakankamo tarpinstitucinio bendradarbiavimo ir veiklos koordinavimo. Pagerintas tarpžinybinis koordinavimas, ypač infrastruktūros plėtros planavimo, projekcinio finansavimo klausimais, tikėtina, padėtų efektyviau priimti atitinkamus sprendimus: svarbiausia, parengti ir patvirtinti nacionalinį karinio mobilumo planą bei tobulinti nacionalinius teisės aktus, reikalingus sprendžiant kitus su kariniu mobilumu susijusiu klausimus.

Šaltiniai

- ¹ NATO terminų ir apibrėžimų žodynas, AAP-6, https://www.jcs.mil/Portals/36/Documents/Doctrine/Other_Pubs/aap6.pdf
- ² Defence News, „Outgoing US Army Europe commander pushes for ‘Military Schengen Zone’“, <https://www.defensenews.com/smr/european-balance-of-power/2017/07/28/outgoing-us-army-europe-commander-pushes-for-military-schengen-zone/>
- ³ Brussels Summit Declaration, 2018-07-18, https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_156624.htm
- ⁴ Ten pat.
- ⁵ Ten pat.
- ⁶ Report by Task Force Co-Chairs: General Curtis M. Scaparrotti, USA (Ret.) and Ambassador Colleen B. Bell, Atlantic Council, 2020-04-22: <https://www.atlanticcouncil.org/in-depth-research-reports/report/moving-out-a-comprehensive-assessment-of-european-military-mobility/>
- ⁷ The CEPA Military Mobility Project. 2021-03-03: „Moving Mountains for Europe’s Defense“: <https://cepa.org/the-cepa-military-mobility-project-moving-mountains-for-europes-defense/>
- ⁸ ES ir NATO deklaracija: https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_156626.htm
- ⁹ „Europe’s military mobility: latest casualty of EU budget battle“, Alexandra Brzozowski: <https://www.euractiv.com/section/global-europe/news/europes-military-mobility-latest-casualty-of-eu-budget-battle/>
- ¹⁰ Bendras komunikatas Europos Parlamentui ir Tarybai dėl karinio mobilumo gerinimo Europos Sąjungoje: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX:52017JC0041>
- ¹¹ Bendras komunikatas Europos Parlamentui ir Tarybai dėl karinio mobilumo veiksmų plano: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/ALL/?uri=CELEX%3A52018JC0005&print=true>
- ¹² Bendra ataskaita Europos Parlamentui ir Tarybai dėl karinio mobilumo veiksmų plano įgyvendinimo nuo 2020 spalio iki 2021 rugsėjo mėn.: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021JC0026&from=EN>
- ¹³ PESCO. Kanada, Norvegija ir Jungtinės Amerikos Valstijos bus pakviestos dalyvauti projekte „Karinis mobilumas“, 2021 m. gegužės 6 d. <https://www.consilium.europa.eu/lt/press/press-releases/2021/05/06/pesco-canada-norway-and-the-united-states-will-be-invited-to-participate-in-the-project-military-mobility/>
- ¹⁴ LR Vyriausybės programa, 2020 m. gruodžio 11 d. Nr. XIV-72 : <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/973c87403bc311eb8c97e01ffe050e1c?positionInSearchResults=3&searchModelUUID=bff-608bb-6779-43c4-a449-dd9f8c8ad92c>
- ¹⁵ 2021-2030 m. Nacionalinis pažangos planas: <https://lr.lt/lt/aktuali-informacija/xvii-vyriausybe/strateginis-valdymas/2021-2030-m-nacionalinis-pazangos-planas>
- ¹⁶ LRV nutarimas „Dėl priimančiosios šalies paramos teikimo užduočių valstybės ir savivaldybių institucijoms ar įstaigoms aprašo patvirtinimo“, 2012-01-25, Nr. 98: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.417730/SPckdPZjoi?jfwid=5w7avvs6l>
- ¹⁷ Krašto apsaugos ministerijos 2020 m. veiklos ataskaita 2021-02-26 Nr. 12-01-306: http://kam.lt/lt/administracine-informacija/ataskaitos_498.html
- ¹⁸ <https://www.kariuomene.lt/logistikos-valdyba/padaliniai/judejimo-kontroles-centras/23335>