

A KATONAI KÖZLEKEDÉSI SZÜKSÉGLETEKRŐL

(II. RÉSZ)

Szűcs László

Bevezető:

A katonai közlekedési szükségletek számszerű meghatározásakor sok bizonytalansággal kell megbirkózni. Első és talán legfontosabb bizonytalanság az, hogy milyen és mekkora lesz a magyar haderő. Hivatásos vagy sorozott hadsereg legyen-e. Ez a kérdés egy sor nyugati haderőben is napirenden van: a spanyol, olasz, francia és német haderőben nagyon jelentős a sorozott állomány aránya, ugyanakkor az utóbbi években előtérbe került békefenntartási feladatok (ország-határokon kívül) többnyire önkéntes (hivatásos, szerződéses, profi) állományt igényelnek. A globális szembenállás megszűnése is a kisebb és mozgékonyabb, csúcstechnikával felszerelt katonai erő kialakítását motiválja.

A koszovói események kapcsán azonban tapasztalhattuk, mennyire sérülékeny a "barátság" egy konkrét regionális érdekeket érintő probléma esetében. Azok az államok, amelyek számolnak regionális konfliktus lehetőségével, (Törökország vagy Görögország) nem szándékoznak lemondani a sorozott haderőről, sem pedig a mozgósítható tartalékról. A másik kategóriát a NATO-n belül azon országok köre képezi, amelyeket szövetséges államok vesznek körül. Ezek vannak a legkényelmesebb helyzetben (Belgium, Hollandia, stb.). A harmadik kategóriába a gazdasági és katonai tekintetben vezető államok tartoznak, amelyek globális szerepvállalása elkerülhetetlen (USA, Nagy-Britannia, Franciaország, NSZK). A semleges országokról nem kívánok elmélkedni.

Hazánk stratégiai helyzetét is ezen aspektusok szerint kell vizsgálni és a haderőre vonatkozóan politikai következtetéseket levonni, megfogal-

† Dr. Szűcs László ny. ezredes a hadtumoromány kandidátusa, ZMNE egyetemi docens.

mazva azt a képesség-igényt, amely most már a NATO tagjaként megbízható védelmet biztosít az országnak. Vélhetően a most bejelentett stratégiai felülvizsgálat néhány kérdésben előrelépést hoz, elsősorban a haderő költségvetéshez igazításában.

Néhány alapelv megfogalmazható erre a "takaróhoz" való igazodásra:

- minél nagyobb létszám legyen fegyverforgató, mindarra, ami a civil szférában, elsősorban a béke- időszaki ellátás terén megoldható, nem célszerű katonai létszámot lekötni;
- csökkenteni kell a vezetési szintek (hierarchia) számát, összenyomni a piramist, ugyanakkor a mai szétaprózott vezetési potenciált úgy koncentrálni (elfelejtve a vízfejező demagógiát), hogy az új vezető szervek képesek legyenek arra a nagymérvű kidolgozó- és szervezőmunkára, amelyet NATO felvételünk magával hozott;
- a logisztikai szemléletmódnak jelen kell lennie a szervezetek kialakításában;
- nem téveszthető szem elől haditechnikánk származása, rendszerben tartásának még várható időtartama;
- értelmezni és a társadalommal tudatosítani kell, mit is jelent a NATO kollektív védelme, mi az elvárás a nemzeti haderőkkel szemben;
- az ország kötelezettségeinek meghatározása a szükség esetén védelmünkre beérkező NATO-erők fogadásával kapcsolatban (befogadó nemzeti támogatás keretében) tudatosítva, hogy a katonai igények a Magyar Honvédség és az említett NATO-erők összигényéből állnak össze.

Nézetem szerint a fő kérdés (a haderő mérete és jellege) mellett a logisztikai támogatás rendszerének racionalizálása képezheti a korszerűsítés kiemelt kérdéskörét. A logisztikai támogatás rendszerének átalakításához elméleti (egy sor területen gyakorlati - eljárási és szervezeti)

alapként rendelkezésre áll a NATO Összhaderőnemi Logisztikai Doktrína. Ennek értelmezése, adaptációja már elkezdődött, azonban eléggé bátortalanul halad, főként a meglévő logisztikai szervezettel való összevetése (következtetések levonása és konkrét javaslatok kidolgozása) tekintetében.

I. A katonai közlekedést befogadó logisztika alapjai

A logisztika a *racionalitás* tudománya, olyan *szemlélet* és *gyakorlat*, amely pontos számvetéseken (értékelemzésen) alapuló *értékarányok* alkalmazásával lehetővé teszi a rendelkezésre álló lehetőségek hatékony kihasználását, a profit (győzelem) elérése érdekében. Az értékarány tulajdonképpen egyfajta hatékonysági mutatószám, amely a befektetett és a nyert érték viszonyát mutatja. Példaként a Magyar Honvédség gépjárműbeszerzési elképzeléseihez szükséges elemzést említem. Két alaphelyzetet kell megvizsgálni. Egyik egy nemzetközi tender (amelyre egyébként semmi sem kötelezi a magyar államot, mert állami többségi tulajdonú járműgyáraink vannak, és a Bundeswehr sem ír ki nemzetközi tendert pl. harckocsi beszerzésre). Egy nemzetközi tendert nagy valószínűséggel nem a Rába és az Ikarus nyerne meg, hanem valamely külföldi cég. Ebben az esetben a profit kikerülne az országból, egyszerű kereskedelmi folyamat játszódik le. Ezzel szemben egy jelentős állami megrendelés egy hazai *állami tulajdonú cégtől több előnnyel járna:*

- a profit itthon realizálódna,
- munkahely megtartó (fejlesztő) hatása lenne, (tehát hozzájárulna egy térség szociális helyzetének javításához),
- az MH megrendeléseire referenciát jelentenének külföldi megrendelésekhez,
- stratégiai szempontból kiemelkedő jelentőséggel bír az alkatrészellátás biztonsága és az ipari javítás lehetősége.

Mindez természetesen akkor helytálló, ha a magyar gyártmányú jármű közel azonos képességekkel rendelkezik, mint a külföldi gyártmányok,

árfekvése is azokhoz hasonló. Összességében a hazai beszerzés több mint kétszeres hatékonyságot eredményezne.

A katonai logisztikát többféleképpen tagolják. Egyik ilyen csoportosítása a *termelői* (előállítói) vagy akvizíciós, a másik a *fogyasztói* (felhasználói) logisztika. A magyar valóság sajnos nagymértékben eltér azoktól a nyugati modellektől, amelytől ezt a csoportosítást átvették, főként az előállítói logisztika tekintetében (amely magába foglalja a K+F tevékenységet és a kereskedelmet is), mert haditechnikánk 80-90%-ban külföldről (volt szovjet relációból) származik. Ebből következően az ún. *életciklus* eredeti tartalma sem teljesen helytálló. Mivel a jövőbeni haditechnikai beszerzésünk is alapvetően importra támaszkodhat, arra kell törekedni, hogy a magyar ipar is részt vegyen az előállításban. Jó példa volt erre még a VSZ idején a Csehszlovák hadsereg egyik megoldása: megvették a Szovjetuniótól a BM-21 sorozatvetőt, de nem URAL alvázal, hanem a sokkal jobb minőségű Tátra alvázra szerelték fel. Nálunk ezt a megoldást nem alkalmazták, holott a magyar ipar abban az időben is képes volt megfelelő katonai gépjárművek gyártására. A jelenleg érvényben lévő (sokat kritizált) Közbeszerzési Törvény (és főként annak esetenkénti sajátos értelmezése) lerontja az összehasonlító próbákat is magába foglaló rendszeresítési eljárás hatékonyságát, mert egy-egy harcjármű ára messze meghaladja a közbeszerzési eljárás alóli mentesség értékhatárát. (Konkrétan: ma nem tehetjük meg, hogy veszünk egy-egy USA, német, angol és francia harckocsit és összehasonlító próbákat végzünk. Majdhogynem prospektus alapján kell választanunk!)

A katonai szervezetek rendelkezésére bocsájtott, többnyire azok szükségleteit biztosító eszközök, anyagok és szolgáltatások körére a *fogyasztói logisztika* alapjaiban helytálló, de nevezhetjük ezt rendeltetése alapján *fenntartási* logisztikának is.

Lehetőség van egy olyan csoportosításra is, amely költségvetés tekintetében elkülönítve kezeli a katonai szervezetek (normatívákon alapuló) fenntartási - azaz béke időszaki - igényeit a hadiszükségletektől. Ez a "*normális*" költségvetési szerkezettel rendelkező országokban nem képezi parlamenti vita tárgyát. A hadiszükségletek (köztük a fejlesztés²) költ

2. A fejlesztés tartalma sem egyértelmű, mert vagy a K+F, vagy/és egy újfegyverrendszer vagy anyagi készlet beszerzése is ide sorolható, a hiánypótlás azonban nem fejlesztés

ségvetése viszont kemény viták tárgya. Nálunk, mivel alig vannak elfogadott normák és a katonai költségvetés összege mélyen alatta van a haderő valós fenntartási költségeinek, semmi nem bizonyítható, minden megkérdőjelezhető, a rendkívüli kiadásokat (hó, árvíz, belvíz, Bosznia, Koszovó, stb.) nem a fejlesztések elhagyásával, hanem az amúgy is szűkös fenntartási költségek terhére kell biztosítani, amely a kiképzés elsatnyulásához, a technika hadrafoghatóságának leépüléséhez, az objektumok állagvesztéséhez, nyomott bérekhez, összességében a hadsereg ellehetetlenüléséhez vezet.

A katonai szervezetek fenntartását (békeidőszaki működését) biztosító logisztika költségvetési háttere egyrészt normásítható, ennek alapján pontosan számvethető, másrészt a hadirendeltetésű logisztikai eszközrendszertől és működési körülményekben való eltérő volta, továbbá a civil szférával való nagymérvű *"csereszabatosága"* miatt polgári bázisra telepíthető. *Ennek bizonyítására elegendő az alábbi kérdésre választ adni:*

- Katonák végezzék-e békeidőben az építmények üzemeltetését, karbantartását és az elszállásolást, a gépkocsijavítást és karbantartást, az anyagszállítást, üzemanyag-feltöltést, összességében teljes körűen a laktanya, mint befogadó objektum üzemeltetését? Nem szükségszerű!

Ezzel szemben *katonai feladat legyen békeidőben is a fegyverzet, harcitechnika javítása*. Az előző területeken felszabaduló létszám egy részét erre a feladatkörre kell átcsoportosítani (elsősorban az importból származó haditechnika esetében). A másik terület a logisztika mostohán kezelt ágazata a katonai közlekedés, amelyre a felszabaduló létszám egy részét *vissza kellene* csoportosítani, létrehozva a hadi rendeltetésű közlekedési és szállító szervezetek *békében élő alapjait*, amelyek nélkül sem egy válságkezelési, sem egy V. cikkely szerinti feladat nem oldható meg a megfelelő biztonsággal.

A hadi rendeltetésű logisztika volumenében, intenzitásában, körülményeiben, igénystruktúrája, forrásai tekintetében, az alkalmazott eszközökben és folyamatszervezésében nagymértékben eltér a békeidőszaki fenntartási logisztikától.

A NATO Logisztikai Doktrína szerint: *"A logisztika az erők mozgásának és fenntartásának tervezési és végrehajtási tudománya."*

Forrásait tekintve(1) a honvédség költségvetéséből beszerzett készletekre (anyagok, eszközök) a honvédség szervezetébe tartozó kapacitásokra, (2) a nemzetgazdaságból mozgósítás útján igénybevett erőforrásokra (3) a nemzetgazdaságban tárolt anyagkészletekre és célirányosan felkészített kapacitásokra (4) esetleg a szövetségesek által adott logisztikai támogatásra (segítségnyújtásra) osztható fel. Ha a hadsereg igénystruktúráját a források szerint rendezzük, látható, hogy vannak olyan anyagok, eszközök és kapacitások, amelyek nem léteznek a nemzetgazdaságban, (a katonai költségvetést ezekre kell koncentrálni)vannak olyanok, amelyeket katonai támogatással és célirányos felkészítéssel alkalmazni lehet (a felkészítés és a katonai támogatás költsége azonban csak töredéke az adott kapacitás értékének) vannak olyan anyagfélések és kapacitások (szolgáltatások), amelyek különösebb előkészítés nélkül igénybevehetők (csereszabatosak). Levonható következtetés: a katonai költségvetést ne használjuk fel olyan anyagok, készletek és kapacitások létrehozására, működtetésére, amelyek megvannak a nemzetgazdaságban! Ez már az állami logisztika kérdéskörébe tartozó feladat: a különféle állami rendszerek összehangolása a kettős rendeltetés elve és logisztikai módszerek alapján.

Ezzel a szemlélettel és gyakorlattal óriási költségek takaríthatók meg.
Az állami logisztika főbb területei a következők lehetnek:

- a különféle objektumok és irányító rendszerek közös (katonai és polgári) használata (repülőterek, logisztikai központok, iparvágányok, rakodók, kikötők, raktárak, kórházak, hírközlési berendezések, légiforgalomirányítás, stb.),
- kettős rendeltetésű járművek, amelyek általában ésszerű technikai kompromisszumok és kiegészítő konstrukciós megoldások eredményeként alkalmasak mind a polgári, mind a katonai szállításokra a magasabb tagozatokban: repülőgépek, hajók, úszóhidnak is alkalmas uszályok, sebesültszállításra berendezhető autóbuszok, öszkerékhajtású (nem extra terepjáró) szállító gépjárművek, trélerok, stb.,

- járműjavító és más szolgáltató vállalatok,
- különféle rakománykezelő berendezések és eszközök.

Néhány ágazat (egészségügy, közlekedés, hírközlés) nagy hagyományokkal rendelkezik a nemzetgazdaságra épülés terén, más ágazatok kezdeti lépéseknél tartanak, összességében azonban az állami logisztika megfelelő szintű felismerés hiányában alig működik.

A felismeréshez nagymértékben hozzájárulhatna a *szinergia elvének ismerete*, amely több tényező (összetevő) egymást erősítő hatása, ennek eredményeként a vég hatás nagyobb, mint az összetevők egyenkénti hatásának összege.

Kitűnő példa lehet(ne) az általam több év óta szorgalmazott *"Nemzetgazdasággal integrált katonai szállító gépjárműfenntartás"* elnevezésű program megvalósítása (az MH gépjárműprogramjához kapcsolódva), amelynek az a lényege, hogy kihasználva a honvédség meghatározott szintű szállítóalegységei (amelyeknél nem indokolt extra terepjáró járművek alkalmazása és azok katonai telephelyeken való állandó készenlétben tartása) és bizonyos nemzetgazdasági ágazatok, elsősorban a mezőgazdaság magasabb mozgásképességű (öszkerékhajtású) járműigényeinek egyezőségét, HM-MVM közös finanszírozású állami támogatással létrehozni a mezőgazdaságban azt a járműparkot, amely békében a gazdaságot, regionális (hó, árvíz, belvíz, stb.) katasztrófák esetén azok elhárítását és a mentést, a legnagyobb katasztrófa, egy háború esetén pedig a honvédelmet szolgálná. Ugyanezen elv alapján kellene egy nagy teljesítményű szállítórepülő - egység is (belga mintára) a honvédség kötelékében, amely azonban nem üresen röpködne, hanem mezőgazdasági termékeket szállítana, amikor nincs éppen katonai feladat. (A belga légierő szállítórepülő Wingje C-130 Herkules gépekkel nemcsak önfinanszírozó, hanem jelentős mértékben hozzájárul a légierő fenntartási költségeihez.)

II. Akatonai közlekedés helye a funkcionálisan integrált logisztikában

A katonai logisztika összességében egy *rendszerhalmaz*, amelyet a hozzátartozó (hozzárendelt) ágazati rendszerek alkotnak, működtetését egységes elvek és tervek alapján egy célirányosan létrehozott vezető szerv végzi. Az egységes elveket ma a NATO Szövetséges Összhaderőnemi Logisztika Doktrína testesíti meg. Látni kell azonban, hogy ez a Doktrína elsősorban egy hadműveleti tagozatban elhelyezkedő Többnemzetiségű Összhaderőnemi Harci Kötelék logisztikai támogatásának elveit és módszereit foglalja magába. A hadászati (stratégiai vagy központi) tagozatban, nem minden tekintetben követhető, mert a nemzeti haderőknek vannak olyan elemei, amelyek nem kerülnek valamely NATO-parancsnokság alárendeltségébe. *A logisztikai rendszerhalmazt működtető általános vagy csúcslogisztikai vezető szerv főbb feladatait a hadműveleti tervezés részeként a logisztikai tervezés, a logisztikai támogatási erőforrások tervezése, az együttműködés és koordináció, valamint az irányítási rendszer működtetése képezik.*

A korábban említett általános vagy csúcslogisztika biztosítja azt a keretet, amely a hadi rendeltetésű logisztikai szervezetet *működtethetővé és vezethetővé* teszi. Az általános logisztikai vezetői képzést a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem Logisztikai Tanszéke végzi. A *biztosítási ágak* mindegyike sajátos *szaklogisztikát* művel, amelynek az a rendeltetése, hogy biztosítsa az adott ág (ágazat) domináns szakmai tevékenységének anyagi-technikai háttérét. Az egészségügyi szolgálat esetében, pl. domináns tevékenység a gyógyítás, A szolgálat szaklogisztikája adja a gyógyító munkához szükséges műszereket, kötszert, gyógyszer és infrastruktúrát. Ugyanez jellemző a többi biztosítási ágra is. A logisztikai tisztképzés rendszerének ezt az igényt (tehát a szaklogisztikusi képzést) is ki kell elégítenie.

Béke-időszakban az ellátási ágak az ellátási folyamatszervezés tekintetében viszonylagos önállósággal rendelkeznek. Haditevékenység esetén ez káoszhoz vezetne, ezért elengedhetetlen a *funkcionális integráció*, amely a harcoló csapatok szerteágazó igényeinek biztosítását egységes folyamattá szervezi. (A tizenvalahány anyagféleséget például komplex

szállítmányba rendezi és egyszeri ráközelítéssel adja át a harcoló csapat logisztikai alegységének, a sérült harcjármű kivontatását összekapcsolja a járműben lévő sérültek ellátásával, mentésével.)

Mindezek alapján a funkcionálisan tagolt (integrált) logisztika fő területei a következők:

Anyagi biztosítás, amelynek alaprendeltetése a katonai szervezetek harchoz és élethez szükséges anyagi szükségleteinek biztosítása (az előírt készletek fenntartása, tárolása, ellátmányi egységekké történő rendezése, szállításhoz való előkészítése, kiadása, elszámolása). Az anyagi biztosítás fontos integráló eleme a tárolás (raktár, bázis, depó), amelyet az együtt tárolhatóság szabályainak figyelembevételével egységes tároló szervezet és objektum valósít meg.

Az anyagi biztosításhoz kapcsolódik egy másik ágazat, a közlekedési biztosítás egyik *"terméke"*, a szállítás, együttes tevékenységük eredménye az ellátás. Az ágazati anyagi biztosítást az anyagszállítás integrálja egységes ellátási folyamattá. Ebben a folyamatban az anyagi készletek konstans tényezőnek, a szállítást pedig változó tényezőnek kell tekinteni, mert tőle függ a végeredmény: az anyag időben a fogyasztóhoz kerül-e, ezáltal biztosítva annak alaprendeltetését. Ha ragaszkodunk hozzá, hogy az anyagi biztosítás magába foglalja az anyagszállítást is, akkor következőképpen az anyagi ágazatok mindegyikéhez szállító kapacitást kellene szervezni, ez pedig többszöröse lenne a szükségesnek, e mellett a szállítási folyamat irányíthatatlanná válna. Ezt az elképzelést - a szállító eszközök anyagnemekhez való leosztását az egyik hadosztály logisztikai dandárnál kísérleti céllal állománytáblában rögzítve egyszer már megvalósították a szállítószolgálat véleményének figyelmen kívül hagyásával. Lett így lőszerellátó, technikai anyagellátó, ruházati anyagellátó, stb. alegység. A szakmai megfontolások (pl. a szállítóeszközök centralizált alkalmazása) félresöpörése mellett azt az alapvető logisztikai szabályt is megsértették, hogy egy integrált szervezeten belül tisztaprofilú, a szakmai hovatartozás tekintetében egyértelmű elemek (alegységek) legyenek. A kísérlet elméleti síkon egyértelműen megbukott, valós helyzetben szerencsére nem kellett kipróbálni. A tragikum abban áll, hogy egy ilyen megoldás még egy nagyméretű szakharcászati gyakorlaton (amire az elmúlt 5-6 évben és a következő 2-3 évben sem került/kerül sor pénziány

miatt) sem lehet megbízhatóan kipróbálni és kiértékelni, a nagy bukás "éles" helyzetben következne be. Ezt pedig nem vállalhatjuk fel.

Megállapítható, hogy az anyagi biztosítás elhanyagolt területe az egységakományképzés, illetve az ellátmányi egységek összeállítása, alkalmazása, amelyek ugyancsak az anyagáramlás gyorsítását, a szállítóeszköz/erő hatékony felhasználását eredményezné. Alapvető, és a szervezeti felépítést is meghatározó kérdés az, hogy hol történjék az ellátmányi egységek összeállítása. A jelenlegi helyzet adott: ágazati anyagátárolási rendszer van, ahonnan a készletek széttelepítésekor alapvetően "ömlesztve" kerülne vasúti kocsikba (konténerekbe, gépkocsikra) az anyag. Lehetőség van arra, hogy az anyag tároló-kirakó körzetekben, dandár vagy hadtest (hadosztály) ellátmányi egységeket rendezzenek össze és küldjenek a kijelölt vasúti kirakó állomásokra (központi gépkocsiszállítás esetén átrakó körletekbe). Ezekből az anyagokból a hadosztály ellátóegységnek kell (célszerű) zászlóalj ellátmányi egységeket kialakítani, úgy szervezve a szállítást, hogy *a hadosztály és a dandár azonos típusú és teherbírású szállító járművei között újabb átrakásra már ne kerüljön sor*, a hadosztály járművei is a zászlóaljakig (harccsoportokig) szállítsák ki az anyagot.

Technikai biztosítás rendeltetése a katonai szervezetek technikai eszköz szükségletének biztosítása, hadrafoghatóságuk fenntartása. Domináns tevékenysége a fenntartás (karbantartás, javítás), amelyet az alkatrészellátást és műhelyt magába foglaló szaklogisztikai háttérrel valósít meg.

Katonai infrastruktúra mindazon objektumok biztosítását foglalja magába, amelyek a haderő fenntartásához és alkalmazásához szükségesek. A NATO-ban elfogadott elvek szerint ide sorolják, a különféle építmények mellett például a radarberendezéseket, a stacioner hírközlési hálózatot, üzemanyag termékvezetéseket, repülőtereket (azok teljes berendezésével) is. Kiépítésüket a NATO Biztonsági Beruházási Programja támogatja az egyes tagországok részére jóváhagyott ún. képesség-csomagok alapján.

A védelem polgári támogatása nagy hangsúlyt kap a NATO-ban és arra irányul, hogy a polgári szférában (gazdaságban) meglévő lehetőségeket minél nagyobb mértékben felhasználhassák védelmi célokra. A polgári

támogatás kiemelt területei a közlekedés (a stratégiai mozgékonyág biztosítása érdekében) a stratégiai anyagkészletezés és a kettősrendeltetésű közös használatú infrastruktúra elemek fejlesztése.

Közlekedési biztosítás nemcsak a logisztika egyik alkotója elsősorban az anyagok (technikai eszközök, esetenként sebesültek) *szállítása* és a szakcsapatok manővereihez szükséges katonai úthálózat biztosítása révén, hanem a hadműveleti (csapat; mozgósítási; hadkiegészítési) szállításokkal része a hadműveleti biztosításnak is. Az erők mozgatása NATO értelmezés szerint logisztikai feladat, így a közlekedési biztosítást teljes körűen a logisztikához kell sorolni. Ez természetesen nem változtat azon a tényen, hogy az erők mozgatásának mindenkori fő felelőse és szervezője a hadműveleti szerv. A közlekedés irányító központja adatbázisával, automatikus járműkövető rendszerével forgalomirányító (diszpécser) pontjaival stb., valamint közlekedéstervezői szakértelmével azt a szakmai hátteret biztosítja, amely lehetővé teszi a hadműveleti elgondolás (terv) megvalósítását.

A NATO-ban - éppen a várható haderőcsökkentések miatt - előtérbe került a mozgékonyág, ezáltal a közlekedési biztosítás felértékelődik. A NATO a stratégiai mozgékonyágot a következők szerint definiálja: "*A stratégiai mozgékonyág alatt azt a képességet értjük, amely az erőket és a hozzájuk tartozó logisztikai támogatást időben és a leghatékonyabb módon juttatja el kontinentális és interkontinentális távolságokra*".

Katonai szállítókapacitás

A szállítás a katonai logisztikai folyamatok aktív része, mert a valahol meglévő (biztosított) *konstans anyagot* egy **létesítmény** (közlekedési hálózat) - **ember-gép-energia-információ**-rendszer működése által, a szállítási távolság arányában értékét növelve eljuttatja a felhasználóhoz. Békében, de méginkább a számtalan akadályozó tényezőt felvonultató *harci* körülmények között a *szállítás önmagában nem működik*, csak a **közlekedési biztosítás** kereteiben, annak részeként és támogatásával.

A katonai szállításokat a szállítási alágazatok komplex alkalmazásával, intermodális lánc alkalmazásával kell végezni. A *komplexitás* elsősorban a sebezhetőség csökkentését, a biztonság növelését szolgálja az

alágazatok közötti átterelhetőséggel, a gazdaságosság pedig a szállítási kapacitás centralizált alkalmazásával biztosítható. Ez adja egyben a szállítási *rendszer* alkotó, integráló képességét is, amely elengedhetetlen az ellátási folyamatok irányíthatóságának biztosítása szempontjából. A centralizált alkalmazás egyben a szállítási sorrenddel és a meglévő kapacitásokkal való manőverezés alapfeltétele is, amely a logisztikai főnök kezében az egyik legfontosabb eszköz az ellátási folyamat befolyásolására.

A komplexitás ma az MH-ban igencsak alacsony szinten van. Egyrészt elkülönülnek tisztán szállítási jellegű folyamatok: tábori posta, személyszállítás-utaztatás, másrészt elkülönülnek alágazatok: a légi szállítás (a katonai légiszállító eszközök alkalmazása). Mindezek nagymértékben lerontják a hatékonyságot és áttekinthetetlenné, szétesővé teszik a folyamatokat. Sajátos probléma az MH-ban a szállítógépjármű alkalmazói jogkörének nem megfelelő kezelése, hovatartozása is. Jó példa lehet a komplexitásra a belga hadsereg közlekedési szervezete, amelyben együtt van minden szállítási tevékenység, a forgalomszervezés és irányítás a közúti ellenőrzéssel együtt, az utaztatás és a légi szállítás, továbbá a légi határnyitás és a katonai vámügyek intézése is. Komplex szállítóegységek vannak az amerikai, a német, spanyol és az izraeli és más korszerű hadseregekben, állományukban közepes és nehéz szállítóeszközökkel. A harcokocikat és más nehéz harceszközöket még a nagyobb harcászati manővereknél is szállítják (szállítási problémaként kezelik) és nem meneteltetik.

A katonai szállító gépjárművek új generációja, a *cserefelépítményes* járműpark egyre jobban terjed a korszerű haderőkben (csakúgy, mint a civilszférában,) és a korábbi egy feladatos járművekkel szemben sokkal magasabb járműkihasználást eredményez.

A NATO (és tagországainak haderői) a logisztikát stratégiai kérdésként kezelik, ennek eredményeként egyenszilárdság van a szűk értelemben vett harcképesség és a logisztikai támogatási képesség között. A logisztikán belül is egyenszilárdság van (szemben az MH-ban jellemző raktár és javítás centrikus szemlélettel) a szállítási képesség sehol sem elhanyagolt. Ezt a szemléletet és gyakorlatot kell átvennünk, valamint az értékelemzésen, értékarányokon alapuló logisztikai döntési mechaniz-

must. Ez vezethet el a logisztika alapja, a racionalitás eléréséhez. A logisztikának alá kell támasztania a mozgékonyt, ez pedig a katonai közlekedés helyzetének rendezése nélkül csak üres frázis marad.

A logisztikai struktúrát oly módon kell átalakítani, hogy béke-időszakban minimális, de működőképes, kiképzést és önfejlesztést (szakharcászatot) művelni képes szervezettel rendelkezzen, amely rugalmasan támogatja a különböző rendeltetésű (válságkezelő, békefenntartó) és méretű erőket, a nemzetgazdasági lehetőségek igénybevételére felkészülten pedig képes felfejlődni a mozgósított haderő logisztikai támogatására.