

KATONAI LOGISZTIKAI ELMÉLET

AZ ORSZÁG TERÜLETE VÉDELMI CÉLÚ ELŐKÉSZÍTÉSÉNEK LOGISZTIKAI FELADATAI A KÖZELMÚLT TÜKRÉBEN

Báthy Sándor¹

A cikk megírására az sarkallt, hogy a tudomány napi megemlékezések és rendezvények sorában előkelő helyet elfoglaló „Az ország területének védelmi célú előkészítése” (alternatívák a múlt tükrében) című hadtörténelmi konferenciára, mint előadó készülve feldolgoztam a hadszíntér előkészítésének többek által megélt közelmúltját és úgy találtam, hogy több, napjainkra is hatást gyakorló következtetés vonható le belőlük. Továbbá részt vettem olyan, a közlekedési rendszer biztonságát vizsgáló munkacsoport kutatásaiban, amelynek eredményei összecsengenek a jelzett történelmi előzményekkel.

Az ország területének védelmi célú előkészítése kifejezést a hadszíntérelőkészítés² fogalmával azonos értelemben használok, a megkülönböztetést azért tartom indokoltnak, mert a hadszíntér, mint az a

¹ Prof. Dr. Báthy Sándor ezredes, ZMNE Logisztikai Tanszékvezető egyetemi tanár.

² Hadtudományi lexikon 472. oldal: az ország honvédelmi felkészítésének része, a hadászati biztosítás egyik fajtája. Az ország egész területére kiterjedő, békében és háborúban megvalósítandó olyan rendszabályok összessége, amelyek megteremtik a fegyveres erők sikeres alkalmazásának feltételeit. Az ország területén az előkészítést külön erre a feladatra kijelölt állami szervek végzik, de az előkészítés egy része a fegyveres erők közvetlen feladatkörébe tartozik. A –sel létrejönnek a feltételek a haderőnemek alkalmazására, a folyamatos után- és hátraszállításokra, az eredményes állami és katonai vezetésre, az élethez, az ellátáshoz szükséges anyagok tárolására és az ellenséges csapatok elleni védelemre. A – magában foglalja: megerősített körletek kiépítését az államhatár legfontosabb szakaszain; vasutak és közutak, repülőtérszálak építését és fejlesztését; haditengerészeti bázisok, valamint a haditengerészeti erők báziskörleteinek létrehozását; parti tüzérség, a légvédelmi eszközök, a rakétacsapatok, a figyelőőrsők, a vezetési pontok állaskörleteinek berendezését; a híradó, bázis- és raktárrendszer előkészítését; navigációs, hidrográfiai, meteorológiai, topogeodéziai, stb. rendszabályok megvalósítását.

hadtudományi lexikon megfogalmazásából is kiderül, nem egy országhoz köthető, különösen akkor nem, ha egy kis-közepes területű országról van szó. A terület meghatározását azért is fontosnak tartom, mert a hadszíntérelőkészítés, mint fogalom használata mellett a Varsói Szerződés tagjaként is csak a hadszíntér hazánkra eső részével foglalkoztunk, és nem láttunk bele a Dél-Nyugati hadszíntér, de még az egyes irányok teljes hadszíntéri előkészítésébe sem. Ezek teljes tartalmát csak az EFE törzs, illetve a Szovjet Vezérkar ismerte.

Természetes ugyanakkor az is, hogy az ország területéhez kapcsolódó szomszédos területek előkészítéséről szükségszerűen tudomást szereztünk elsősorban azért, mert kapcsolódó előkészítő munkákat nálunk is végre kellett hajtani. Eklatáns példa erre a Záhony elkerülését biztosító berakó körzet kialakítása a Nyírségben, amihez a Tisza másik partján kirakó körzet kapcsolódott. Ugyanilyen közös hadszíntérelőkészítő fejlesztés volt a 38. Ideiglenes Átrakó Körzet, amelynek a Csehszlovák Köztársaság területével kellett fenntartani a szállítási (manőverezési) kapcsolat lehetőségét a komáromi hidak rombolása esetében is.

Az ország területének, mint a hadszíntér részének védelmi célú felkészítése logisztikai vonatkozásban rendkívül széles területet ölel fel.

Ezek nyugaton és keleten egyaránt az:

- anyagok (eszközök) gyártása, tárolása, kiadása és fenntartása, valamint javítása feladataihoz,
- a közlekedési hálózat és eszközök létrehozása és fenntartási feladataihoz és
- az elhelyezési infrastruktúra létrehozásához és fenntartásához, valamint,
- az egészségügyi hálózat létrehozása és fenntartása feladataihoz kapcsolódnak.

Szükséges megjegyezni, hogy nem kap ugyan külön hangsúlyt – talán azért, mert evidenciának tekintjük – mindent a működtető emberrel, mégpedig szakemberrel együtt értelmezünk.

Ez talán triviálisan hat, ha az anyagok kiadásánál a targoncakezelőről van szó, de sokkal nagyobb jelentőségre tehet szert, ha az orvos egy

szövetséges katona sérülésének diagnosztizálását végzi angol nyelvű meghallgatás segítségével.

Az ország területének védelmi célú logisztikai előkészítését közvetlenül befolyásoló előzmények

Az ország területét a VSZ tagjaként arra készítettük fel, hogy a kijelölt hadműveleti irányban a Szövetséges erőkkal együtt (ez az itt állomásozó és a második hadászati lépcsőben felvonuló szovjet csapatokat jelentette) képesek legyünk szervezeten felvonulni (akkori szóhasználatlaltal a hadműveleti csoportosítást létrehozni) és nyugati irányban védő vagy támadó műveletet folytatni.

Ennek megfelelően alakították ki a hadszíntér logisztikai bázisait, ami valamennyi érintett tárcától jelentős munkát igényelt, amit a vezérkari követelmények foglaltak egységes rendszerbe. Ha egy tízéves (2 x 5) fejlesztési időszakot vizsgálunk azt látjuk, hogy az 1981-ben tervezettek 1985 végére megvalósultak, a „*jegyzőkönyvben*” vállaltak teljesültek, és lehetőség volt további továbbfejlődésre, ami 1989-ig a meghatározott ütemben folyt. Ez alapvetően felkészítette a hadszínteret, hiszen valamennyi területen, kiemelten pedig a legnagyobb részt képező közlekedést minden közlekedési alágazatban biztosította a hadászati feladathoz való hozzájárulást.

A vasútvonalak előkészítését négy vasúti főirányban 1500, illetve 1600 tonna súlyú, 600 m hosszú (120 feltételes tengely) rakmintás vonatok (szélesség 2600 mm a 4670 mm magasságban és 3485 mm a 3500 mm magasságban), átbotcsátása érdekében *négy vasútvonalat, mint fővonalat készítettek elő:*

- Slovenske – Nove Mesto, Sátoraljaújhely, Mezőzombor, Miskolc, Budapest, Győr, Hegyeshalom irányban;
- Csop, Záhony, Nyíregyháza, Debrecen, Szolnok, Budapest, Székesfehérvár, Szombathely; a következő csatlakozó-, illetve párhuzamos szakaszokkal Batevo, Mátészalka, Debrecen, Nyírbátor, Biharkeresztes, Püspökladány, Cegléd, Fülöpszállás, Dunaföldvár, Székesfehérvár;
- Szalonta, Kötegyán, Békéscsaba, Tiszafenyő, Kunszentmárton, Kiskunfélegyháza, Baja, Dombóvár, Gyékényes (24 vonatpár);

- Arad, Lökösháza, Békéscsaba, Orosháza, Szeged, Röske – (24 vonatkör).

Az első két irány 72 vonatkör/nap teljesítményű, a csatlakozó irányoké 24 vonatkör/nap teljesítményű volt.

Az MNVK és CSVK közötti kétoldali jegyzőkönyvnek megfelelően korszerűsítették a vasúti határátkelőhelyeket/állomásokat és a csatlakozó szakaszokat.

Feltöltötték a vasúti gördülőanyag-készletet a szövetséges csapatok szállításainak biztosításához.

A Szovjet Hadsereg csapatai Csop-Záhony és Korolevo átrakó körletekben történő átrakásának biztosításához az MNK vasúti gördülőanyag-készletében rendelkezni kellett legalább 600 db harckocsi szállítására alkalmas 4-6 tengelyes pórkocsival és 5000 db kéttengelyes póreko-csival olyan készenléti idővel, hogy figyelembe véve a nyitott teharkocsi átalakítását, berakodáshoz történő előállításuk az első dekádtól a felvonulás ütemében történjen.

A vasúti katonai szállítások folyamatoságának biztosítása érdekében ideiglenes átrakó körleteket (IÁK) hoztak létre:

- a **Dunán:** Dunaföldvár, Baja térségében legalább napi 24 hadműveleti és 10 hadtápvonat (ebből 4 üzemanyagszállító vonat) átrakási kapacitással,
- a **Tiszán:** Tiszafüred és Szolnok térségében legalább napi 10-10 hadműveleti és 5-5 hadtápvonat (ebből 2 üzemanyag-szállító vonat) átrakási kapacitással,
- a **Dunán:** Komárom térségében (a CSN-el közösen), kiszolgálására a rendelkezésre álló erőket és eszközöket jelölve ki a CSSZSZK és az MNK részarányos részvételével, olyan számvetéssel, hogy biztosított legyen napi 15 vonat átrakása (ebből 2-3 szárazárut és 2-3 üzemanyagot szállító vonat).

Meghatározó, mondhatni hadászati jelentőségű volt a Záhony, Nyiregyháza, Mátészalka *tartalék berakó körlet létrehozása* (TBK) napi 40 vonat (ebből 24 nehéz technikát szállító vonat) berakási kapacitással.

Korszerűsítették Debrecen, Miskolc, Hatvan, Budapest, Komárom, Győr, Székesfehérvár, Kiskunfélegyháza, Békéscsaba, Orosháza, Dom-

bóvár *vasúti csomópontok kerülő útvonalait*, ezeken a kerülő útvonalakon legalább a napi 24-36 vonatpár teljesítményt biztosítva.

A fontosabb vasúti hidak dublázásához a **Dunán**: Komáromnál (a CSSZSZK-val közösen), Budapestnél (2 híd), Dunaföldvárnál és Bajánál; a **Tiszán**: Tokajnál, Tiszafürednél, Szolnoknál, Lakiteleknél és Algyőnél létrehozták a két dunai vasúti hídhoz a szükséges hídszerkezetek, illetve kompuszályok készletezését.

Korszerűsítették a folyami átkelőhelyekhez a bekötő vonalszakaszokat.

Az egyeztetett vasúti irányokban megvalósították a villamos vonógépek dublázását nem villamos meghajtású vasúti vonóeszközökkel, úgy, hogy a meglévő átbocsátóképesség legalább 50%-a biztosítva volt.

A gépkocsi-útvonalak előkészítését a négy fő irányban, legalább 6 m széles úttesttel, legalább 30 m ívsugárral, 80 t teherbírású hidakkal és egyenként napi 8000 gépkocsi áteresztőképességgel alakították ki:

- Sátoraljaújhely, Miskolc, Budapest, Tata, Győr, Hegyeshalom;
- Beregsurány, Nyíregyháza, Debrecen, Szolnok, Budapest, Székesfehérvár DK, Siófok, Nagykanizsa, Letenye;
- Biharkeresztes, Püspökladány;
- Somoskőújfalu, Hatvan, Jászberény, Nagykáta, Cegléd, Kecskemét, Baja útvonalakon.

Érdekes a *második és negyedik* út kilépésének helye, hiszen ezek alátámasztják az akkori nyugati (NATO) feltételezést arról, hogy a Szovjetek a Jugoszláv irányt preferálták Észak-Olaszország felé.

Két kiegészítő útvonalon legalább 6 m széles úttesttel, legalább 20 m ívsugárral, 60 t teherbírású hidakkal és egyenként napi 5000 gépkocsi áteresztőképességgel kellett kiegészíteni a négy főútvonalat:

- Budapest, Zsámbék, Söréd, Mór, Pápa, Ostffyasszonyfa, Sopron;
- Törökszentmiklós, Martfű, Tiszaföldvár, Kecskemét, Dunaföldvár, Veszprém, Körmend, elágazással Tiszaföldvár, Kun-

szentmárton, Szentés, Csongrád, Kiskunfélegyháza, Jakab-szállás, Izsák, Kisizsák felé.

Előkészítettek dublázó közúti hidak építését (létesítését) **a Dunán:** Ercsi, Apostag (Kisapostag) és Foktő térségében, **a Tiszán:** Tiszafüred és Lakitelek térségében. Ezen hidátkelőhelyekre a hídszerkezet készletek (TS-uszályokat, pontonhidakat) olyan számvetéssel készültek, hogy a Dunán 2-3 készlet, a Tiszán 2 készlet legyen.

A dunai és tiszai fő és tartalék hidak építésének (létesítésének) tervezett helyeihez megépítették a közúti bekötő utakat.

Bekötő utak készültek a tervezett átkelőhelyekhez, **a Tiszán:** Lónya és Tiszaszalka térségében; **a Dunán:** a váci komp átkelőhelynél.

Kiépült a Budapest, Miskolc, Debrecen, Szolnok és Kecskemét városokat **megkerülő útvonal** úgy, hogy ezen útvonalak műszaki jellemzői elérték az egyeztetett útvonalak fő paramétereinek szintjét.

A közúthálózat technikai biztosítása érdekében a szükséges erőket és eszközöket kijelölték a **meghatározott csomópontokon** (8 nagyobb híd kivételével) az átmenő forgalom maximum 2-3 napon belül történő helyreállítására.

A vízi közlekedés érdekében a kisebb kikötőket készítették fel Győr, Vác, Adony és Mohács térségében – Komárom, Budapest, Dunaújváros és Baja fő kikötők dublázásához.

Kialakították és begyakorolták a **TS típusú uszályok** vasúti, illetve közúti hídként vagy kompként való igénybevételét.

Az anyagi biztosítás érdekében új bázisokat és raktárakat építettek, a meglévőket bővítették, az anyagi eszközkészletek széttagolt és védett tárolásának figyelembevételével fokozták a korábban képzett készletek védetségét.

Előkészítették az állandó bázisokat és raktárakat az anyagi eszközök tömeges kiadására.

Az üzemanyag raktárakban és bázisokon a gépjárművek tömeges kiszolgálására olyan teljesítményű töltőhelyek létesültek, amelyek biztosították, hogy 600 tonna üzemanyag feltöltése tartálykocsikba 2 óra alatt, a szállító gépkocsik rakodóterén elhelyezett hordókba és tartályokba 3 óra alatt legyen végrehajtható.

A sebesültek és betegek szállításhoz kialakították és bevezették a többrendeltetésű (autóbusz-sebesültszállítóvá alakítású) eszközöket, valamint 18 sebesültszállító vonat összeállítását.

A hadszíntér előkészítése láthatóan két fő feladat teljesítésére irányult.

Az első a szövetséges (szovjet) csapatok érdekében végzett előkészítő munka és a részükre átadásra tervezett logisztikai (hadtáp) kapacitások. Ez mindenek előtt a közlekedési hálózat meghatározott keresztmetszetű biztosítását jelentette. A keresztmetszet itt átbocsátóképességet jelent, nevezetesen azt, hogy mennyi erő és eszköz felvonulását teszi lehetővé egy nap alatt. A vasútnál ez vonatpár naponként jelölést kapott, mivel az üres szerelvények visszamosogatásával is számolni kellett. A tervezett kapacitásokat az állandó hidak rombolása esetén is tartani kellett, amit csak úgy lehetett biztosítani, ha további úgynevezett dublőr hidakat biztosítunk, és ezeket együtt működtetjük az ideiglenes átrakó körletekkel, amelyek a Dunán és a Tiszán biztosították, hogy a vasúti szállítás megszakadása esetén a folyóakadályokon gépkocsival átszállítsák a csapatokat és anyagi készleteket, majd a másik parton folytatnák a vasúti szállítást.

A második feladat a saját csapataink érdekében történő hadszíntérelőkészítés volt, ami több területen (elsősorban a közlekedési hálózat) ötvöződött, itt egybeesett a Szövetséges csapatok érdekében végzett hadszíntér-előkészítő munkával. Annak ellenére, hogy egyes számvetésekben külön lehetett választani, hogy mekkora kapacitás állt rendelkezésre a szovjet és mennyi a magyar csapatok részére, azt lehet mondani, hogy a prioritásokat a hadászati (Szovjet) vezetés volt hivatva megállapítani.

A felvázolt hadszíntéri helyzet csak részben képezheti alapját a mai elemzéseinknek, hiszen a hadszíntér előkészítésének van egy olyan közel tízéves periódusa, **amikor már nem a VSZ érdekében** készítettük elő az ország területét, de még a **NATO ez irányú igényei** sem jelentkeztek.

Ennek meghatározó hadműveleti követelménye az volt, hogy tegye lehetővé a MH erőinek védelmi műveleteit bármely velünk határos ország irányába.

Ennek megfelelően kellett értékelni hadszíntéri lehetőségeinket és ennek érdekében kellett végezni a logisztikai támogatás hadszíntéri feladatait.

Miután a VSZ megszűnt és hazánk védelmét nem egy ellenségkép motiválta, hanem a természetes védelmi igény, amely bármely irányból bekövetkezhet, annak ellenére, hogy bekövetkezésének valószínűsége minimális volt.

Szembeesülni kellett az ország területének most már nem a Varsói Szerződés Egyesített Fegyveres Erői (EFE) követelmények alapján és főleg nem szövetséges igényeket figyelembe vevő hadszíntér állapotával. **Ezt a rendszerváltás után** a közlekedés vonatkozásában az új alkalmazási lehetőségek aspektusából kellett értékelni.

A vasúti közlekedés területén a hálózat sűrűsége 81,8 km/ekm², az európai átlagot meghaladó, de a pályák állapota a gazdaságos és versenyképes üzemeltetését akadályozza. A Budapest centrikus sugaras építési irányok, a keresztirányú pályák kevés száma növeli a szállítás távolságát és így az eljutási időket is. A 7400 km-es pályahosszából 3075 km a fővonalai vonalhossz, amelyen a sínek átlagos életkora 28 év, s mintegy 18%-uk 40 évnél régebbi beépítésű. A mellékvonalai vágányok közel 60 %-a nulla értékre leírt.

A hálózat kiépítettsége – a két- és többvágányú vonalak részaránya – az azonos tartalmú nemzetközi értékekhez viszonyítva alacsony. A 44 %-os európai átlaggal szemben csak 15%. **A többvágányú vonalak hiánya jelenleg az agglomerációk vonzókörzetében számos helyen nem teszik lehetővé a mainál korszerűbb elővárosi vonatközlekedés bevezetését.**

A villamosított vonalak részaránya (29,4%) közel fele az európai vasutak átlagának, amely 54%. Ez hátrányosan befolyásolja a vontatási költségeket, nem felel meg a korszerű energetikai elvárásoknak és nagyságrendekkel kedvezőtlenebb környezeti terheléssel is jár.

A MÁV hálózatának közel 30 %-án az engedélyezett tengelyterhelés nem éri el a 20 tonnát. Egyes vonalakon ennek hiánya gátolja a teherkocsik teljes kiterhelését, ami bizonyos esetekben a nemzetközi forgalmat is előnytelenül érinti.

Az engedélyezett sebesség az európai értékekhez viszonyítva alacsony. Az európai vasúti hálózat fővonalain 140-160 km/h, a mellékvonalakon 80-100 km/h az alkalmazott sebesség. Ezen túlmenően vannak 200-300 km/h sebességre kiépített pályák is. Magyarországon a hálózat 36 %-át teszi ki a 100-120 km/h sebességre engedélyezett vonalak részaránya és ennél nagyobb sebességűre engedélyezett vonal nincs, a hálózat 27 %-án van sebességkorlátozás. Többségében elavult a biztonsági beren-

deezések állapota, nem felel meg az igényeknek az adatátviteli és információszolgáltatás rendszerek kiépítettsége.

A MÁV járműparkjának avultsága, összetétele korlátozza a nemzetközi hálózaton való megjelenést a (mozdonyok átlagos életkora 18,7 év, a személykocsiké 20,3 év, teherkocsiké 19,9 év).

Az elavult pályahálózattal és eszközparkkal rendelkező vasút veszített korábbi vonzerejéből, és az amúgy is mérséklődő szállítási és utazási igények, a vasút teljesítményeinek csökkenése még a növekvő díjtételek mellett sem biztosított olyan bevételt, amely nem hogy a fejlesztésre, de akár a szükséges fenntartási feladatokra elegendő lenne. Ez a szolgáltatás minőségének és színvonalának romlásához vezetett.

Az áruszállítás területén a teljesítmények csökkenése még nagyobb problémát okozott, mint a személyközlekedésnél, hiszen a bevételek nagyságrendjében az áruszállítás a meghatározó. A pályaalapok, az elöregedett járműpark következtében a vasút egyre jobban kiszorul a szabad fuvarpiaci versenyből, s ez a vasút ellehetetlenüléséhez vezet. Fuvarképes járműparkját sem tudja megfelelően kihasználni, a teherkocsik átlagos kapacitáskihasználása 1992-ben 26,1 % volt. Folyamatosan csökkent az átlagos szállítási távolság, ami a vasút állandó költségeinek magas arányát tekintve gazdaságtalan fuvarozást jelent.

A belvízi hajózásban legfontosabb vízi utunk a Duna, a Duna-Majna-Rajna (DMR) vízi út megnyitásával felértékelődött, transzkontinentális vízi úttá vált. Ausztria és Budapest közötti szakaszán a kis hajózási vízmélység jelentősen és tartósan rontja a vízi áruszállítás gazdaságosságát, amit súlyosbít a délszláv konfliktusból eredő embargó és hajózhatósági problémák.

Nagy folyóinkon egyetlen korszerű, az igényeknek megfelelő teherkötő sincs. A magyar hajózható vízi útra vetített kikötőszám átlagosan 100 km/db (ezen belül a szabad kikötőké 140 km/db), ez az érték Európában átlagosan 30 km/db.

A hazai hajóállomány folyamatosan öregszik, új járművek beszerzése elvétve fordul elő, üzemeltetési költségük, környezetkárosító hatásuk nő.

A szovjet csapatok kivonulását követően, az általuk használt repülőterek is rendelkezésünkre állnak, azok háborús viszonyok között alkalmazhatók.

*Az országban közepesen fejlett csővezetékrendszerek működnek, ezek a kőolaj, földgáz és a termékvezeték rendszerek. Szükség esetén, jelentős anyagi ráfordítással (kompresszorcsere, szivattyúk tisztítása, stb.) a földgázvezeték-rendszer **átállítható folyékony anyagot szállító** rendszerre.*

A vezetékrendszer sugaras kiépítésű, a vezetékek a százhalmobbattai csomópontba futnak be, illetve onnan indulnak ki; a rendszer táplálása az ország meghatározott pontjairól történhet. A jelenlegi csővezetékrendszernek további táplálási pontjai kerülnek kiépítésre, amelyek annak életképességét növelik.

A közlekedési hálózat és szállító eszközpark előkészítése a felvonulás kombinált menettel történő biztosítására, illetve az anyagok és eszközök ún. **Anyagtároló Kiadó Körzetekbe** csoportosításából, ezek manővereinek és előre mozgatásának biztosítására szorítottak.

Az ország területének védelmi célú logisztikai előkészítésének igényei és feladatai a NATO Szövetségi rendszerben

Az ország NATO csatlakozását megelőző időszak ismételten új követelmények elé állította az ország hadszíntéri előkészítését és ezen belül a közlekedési hálózatét.

A NATO Szövetségi rendszerben a védelmet, illetve a stratégiai célokat egységes terv szerint hajtják végre, melyhez a nemzetek geostratégiai helyzetük és művelési lehetőségeik alapján hozzájárulnak. Figyelembe véve, hogy hazánknak nincs közvetlen szárazföldi kapcsolata másik NATO országgal, természetes, hogy a megerősítő erők fogadása és saját erőinkkel egyeztetett felvonulása az ország területén egy **rendkívül összehangolt szállítási feladatot** jelent.

Semmi esetre nem mondhatjuk azt, hogy az EFE számára megfelelő Kelet-Nyugat irányok ugyanígy megfelelőek Nyugat-Kelet irányba is. Ez egyrészt azért nem igaz, mert mennyiségileg eltúlzottak, másrészt irányukban csak részben felelhetnek meg, harmadrészt pedig új eszközrendszer és szállítási igények kielégítését kell biztosítaniuk.

A csatlakozást előkészítő tárgyalások folyamatában a NATO Katonai Bizottsága a jóváhagyott Védelmi Tervezési Kérdőív (DPQ) választásainak értékelése után, a haderő-fejlesztési célkitűzésekben megfogalmazta azokat az ajánlásokat és követelményeket, amelyek teljesítésével

hazánknak hozzá kell járulni a Szövetség védelmi képességeihez. A Magyar Köztársaság Kormánya a politikai, gazdasági és a katonai-szakmai munka, valamint a két- és többoldalú tárgyalások eredményeként a 49 javaslatból 48-at elfogadott³.

A **Katonai Bizottság** a különböző haderő-fejlesztési javaslatokat még az ajánlás előtt kategorizálta, ennek során a **BNT-t** a létfontosságú feladatok közé sorolta. Az ebbe tartozó célkitűzések teljesítésének elmaradása esetén a nemzeti haderő, vagy akár a Szövetség nem lesz képes küldetésének maradéktalanul eleget tenni.

A Magyar Köztársaság a Szövetség kollektív védelmi képességeihez való hozzájárulás érdekében elfogadta a BNT Magyarországra vonatkozó követelményeit, kötelezettséget vállalt, hogy az ezzel kapcsolatos szabályokat és eljárásokat beépíti saját nemzeti haderő-fejlesztési terveibe és garantálja a célkitűzés megvalósítását.

A NATO Katonai Bizottsága a BNT-t – mindhárom újonnan csatlakozó ország esetében – a felvétel minimális katonai követelményei közé is besorolta. Ennek megfelelően a tagság kezdetétől készen kell állni a BNT feladatrendszere megvalósítására, amely alkalmas a **Washingtoni Egyezmény V. cikkelyében** foglalt alapküldetés végrehajtására is. Ugyanakkor tervezni kell azokat a feladatokat is, amelyekkel saját csapataink külföldi tevékenységét támogatjuk hazai bázisokról.

A NATO Katonai Bizottsága az előkészítő tárgyalások alatt és az átadott haderő-fejlesztési célkitűzésekben javasolta, hogy a Magyar Köztársaság legyen készen a BNT feladatai ellátására, a megerősítő erők fogadására, azok bevetése végrehajtásának biztosítására. *Ebből csak a közlekedésre vonatkozókat felvázolva látható, hogy van feladatunk és nem is kevés:*

- Meg kell teremteni az erők fogadásához és további mozgásuk megszervezéséhez számba vehető kirakó légibázisokat, vasúti ki- és átrakó állomásokat és azok NATO szabványok szerinti modernizálását.

³ A BNT-vel kapcsolatos elvárásokat a NATO Katonai Bizottság „*A Befogadó Nemzeti Támogatás (BNT) tervezésének alapelvei és eljárásai*” című, MC-334 jelű, valamint a NATO Szabványügyi Hivatal „*Útmutató a Befogadó Nemzeti Támogatási egyezmények/megállapodások (HNSA) tervezéséhez és előkészítéséhez*” című, ALP-12 jelű kiadványa tartalmazza.

- Meg kell adni a szükséges közlekedési és szállítási információkat, a közúti híd minősítéseket és jelöléseket is.
- Meg kell teremteni az összes lényeges terepakadály, folyami átkelő és komp biztosítását (mozgásbiztosítás).

A Kormány a BNT tervezésének és előkészítésének végrehajtására a Miniszterelnöki Hivatal védelmi stratégiai és biztonságpolitikai ügyekért felelős politikai államtitkár vezetésével meghatározott (HM, KHVK, stb.) miniszterek által kijelölt helyettes államtitkárok és az országos hatáskörű szervek vezetői részvételével **Nemzeti Tárcaközi Egyesített Tervező Bizottságot** tervezett létrehozni. Sajnos ez napjainkig elvarratlan szál.

A minisztériumok és a feladatban érintett országos hatáskörű szervek vezetői a Nemzeti Tárcaközi Egyesített Tervező Bizottság feladatainak támogatására a minisztériumoknál Bizottságokat, az országos hatáskörű szerveknél Albizottságokat működtettek volna.

Szeretnék szólni a Washingtoni Egyezmény V. cikkelye szellemében történő megerősítés támasztotta hadszíntér-előkészítő követelményről és feladatokról.

Figyelembe véve a MK NATO-n belüli földrajzi helyzetét, amelynek az a jellemzője, hogy nincs közös határa NATO-tagországgal, illetve nincs saját tengeri kijárata, ezért egy szövetséges megerősítést igénylő helyzetben nagy jelentőséggel bír a szomszédos országok (Szlovákia, Ausztria, Szlovénia és Horvátország) politikai állásfoglalása a megerősítő erők átbocsátása tekintetében. Nemzetbiztonsági szempontból tehát kiemelkedő jelentőséggel bírnak olyan kétoldalú nemzetközi egyezmények⁴, amelyek szerint az érintett országok garanciát vállalnak arra, hogy a MK-t ért nyílt katonai támadás esetén átengedik területükön a Szövetség megerősítő kontingensét. Abból kiindulva, hogy az említett országok közül elsősorban Szlovákia és Szlovénia a NATO-ba törekszik, a másik két ország – Ausztria és Horvátország is baráti viszonyban van hazánkkal és lojális a NATO iránt, viszonylag kicsi annak a kockázata, hogy szükség esetén megtagadnák a szövetséges csapatok átbocsátását.

Összefoglalva az MK közlekedési földrajzi és stratégiai helyzetét, a megerősítés szárazföldi (vasúti és közúti) belvízi valamint légi szállítási

⁴ AJP-4.4 Irányelvek 4.p. (13. oldal).

móddal érkezhethet. Ha az irányokat vizsgáljuk, a megerősítés hazánk területére a következő irányokból érkezhethet:

- Dél-nyugat irányból Olaszország területéről kiindulva Ausztrián, Szlovénián vagy Horvátországon keresztül, esetleg horvát és szlovén kikötőkből közvetlenül.
- Nyugat-Európából (nyugati irányból) Ausztrián, valamint Csehországon és Szlovákián keresztül.
- Észak-Európából Csehországon és/vagy Szlovákián keresztül.

A küldő nemzetek tekintetében két csoportot különböztethetünk meg:

- **Egyik** azon szövetséges országok csoportja, amelyek saját területükről indítják el megerősítő erőiket.
- **Másik** azon országok, amelyek az európai kontinensen (főként az NSZK területén) állomásoztatják reagáló erőiket.

Ezek figyelembevételével tehát:

- Vasúti, közúti és légi szállítmányokkal bármely nyugati, dél-nyugati, észak-nyugati irányból számolhatunk;
- Belvízi (dunai) szállítási móddal csak a nyugat-európai régióból.

Nagyon fontos, hogy a megerősítő erők erőinek és eszközeinek pontos ismeretében folytassuk a hadszíntér előkészítését, egyeztetve azt a saját csapataink érdekében végzendő munkákkal. Úgy érzékelem, hogy a közlekedési hálózat célirányos fejlesztése a NATO-nak is közvetlen érdeke, és mint ilyen igényt tarthat a biztonsági beruházásokra programszerűen rendelkezésre álló keretekre.

Mindezek eléréséhez, ha kell érvényesítéséhez elengedhetetlennek tartom, hogy a VK valóban VEZÉRKARI funkciót töltsön be és követelményeket állítson a tárcák elé az ország védelme és ország területének védelmi célú felkészítése vonatkozásában.