

A közlekedési hálózatok értékelése a hadszíntéri logisztikai felderítés végrehajtásakor

Absztrakt

A tanulmány azokat a lehetséges feladatokat vizsgálja, amelyek fontosak lehetnek a hadszíntéri logisztikai felderítéshez kapcsolódóan a közlekedési infrastruktúrák értékelésekor. Az erők a kijelölt hadszíntérre történő stratégiai jelentőségű átcsoportosításakor kombinált szállítási módszert is alkalmazhatnak a logisztikai támogatást tervező, szervező személyek. A közlekedési infrastruktúrák logisztikai felderítéséhez használható szemrevételezési szempontokat tartalmazó listák jelenleg nincsenek kidolgozva egyetlen hazai szabályzóban sem. A feladatlisták összeállításához elsőként a követelményeket szükséges meghatározni, és ezt követően érdemes csak kialakítani szempontrendszereket, amelyeket már lehet alkalmazni a közlekedési hálózatok hadszíntéri logisztikai felderítésekor. A tanulmányban célunk, hogy meghatározzuk ezeket a követelményeket, és javaslatot tegyünk egy Műveleti Összekötő és Felderítő Csoport létrehozására, amelynek egyik legfontosabb feladata az lenne, hogy a műveleti területre elsőként érkezve információkat gyűjtsön a kulcsfontosságúnak vélt közlekedési infrastruktúrákról.

Kulcsszavak: logisztikai támogatás, logisztikai felderítés, közlekedési infrastruktúra értékelése, Műveleti Összekötő és Felderítő Csoport

Evaluation of Transportation Networks with Theatre Level Logistic Reconnaissance

The article deals with the possible tasks that can be important for the evaluation of the transportation networks in theatre level logistic reconnaissance. Staff who plan and organise the logistic support can use combined transporting methods with onward strategic movement of the forces. The checklists that can be used for logistic reconnaissance of transportation networks are not currently elaborated in domestic regulations. First, it is important to define the requirements to be able to compile the checklists, following this definition of requirements are worth to develop criteria that can be used in theatre level logistic reconnaissance of transportation networks. In the article our objectives are to define these requirements and make a recommendation for creating an Operational Liaison and Reconnaissance Team, which would have the most important task to deploy first in the operational area and collect information regarding the key transportation infrastructure.

Keywords: logistic support, logistic reconnaissance, evaluation of transportation networks, Operational Liaison and Reconnaissance Team

Bevezető

Magyarország kormánya, a Magyar Honvédség (továbbiakban MH) és a nemzetközi szervezetek tagállamai (NATO, ENSZ, EBESZ) számára fontos, hogy a nemzeti, nemzetközi biztonságot befolyásoló tényezőkre megfelelő válaszlépéseket tegyenek. Ennek megfelelően az MH különböző hazai és nemzetközi gyakorlatokon, kiképzéseken, missziókban vesz részt, hozzájárulva ezáltal a kitűzött hazai és szövetségesi célok teljesítéséhez, a saját képességek fenntartásához, fejlesztéséhez. A műveletek végrehajtásakor fontos szempont, hogy az erők és eszközök a megfelelő időben, a megfelelő helyen, a megfelelő minőségben és mennyiségben, költséghatékony ráfordítás mellett álljanak rendelkezésre. Ez tulajdonképpen egy hatékony logisztikai művelettervezéssel¹ érhető el, amelynek eredményes végrehajtásához nélkülözhetetlenek a hadszíntér logisztikai felderítéséből származó információk. A művelettervezést végző törzsek a logisztikai felderítés végrehajtásán keresztül kaphatnak előzetes adatokat a közlekedési infrastruktúrákról, az ellátási, üzemben tartási forrásokról, objektumokról, a BNT keretében és a harmadik fél által nyújtott szolgáltatásokról. A hadszíntéren összegyűjtött valós idejű információk jelentős segítséget nyújtanak a műveleti támogatói lánc kiépítéséhez és hatékony működtetéséhez, amivel biztosítható az erők és eszközök folyamatos mozgatása, szállítása. A közlekedési hálózatok értékelése, felderítése ugyanakkor összetett feladat, amelynek végrehajtásához szükség van a katonai szervezetek közötti hatékony együttműködésre. Példaként lehet említeni a műszaki csapatokat, amelyek szintén hasonló küldetést fognak ellátni a hadszíntéren, hogy eredményesen támogassák a műveletben részt vevő erőket.² Tehát a közlekedési hálózatok felderítése nem csak a logisztika felelőssége, mégis meghatározó jelentőségű az erők mozgatási feladatainak tervezésekor és szervezésekor.

A kijelölt erők telepítése általában kombinált szállítási módszer alkalmazásával valósulhat meg, ami alátámasztja a közlekedési infrastruktúra szemrevételezésének szükségességét. Az MH-ban azonban jelenleg nincsenek kidolgozva a logisztikai felderítéshez használható szemrevételezési szempontokat tartalmazó feladatlisták. Véleményünk szerint ezeket célszerű meghatározni, mivel segítséget nyújtanak a felderítő csoportoknak

¹ A katonai műveletek tervezése különböző vezetési szinteken (stratégiai, hadműveleti, harcászati) művelettervező csoportok aktivizálásával és meghatározott eljárások alkalmazásával valósul meg, biztosítva az átfogó elemzést és értékelést. A stratégiai szinten készítik el a politikai célokat és a katonai végrehajtást globálisan átfogó koncepciókat. Ezzel párhuzamosan hajtják végre a hadműveleti szintű tervezési folyamatokat, amelyeknek fő célja, hogy az erőforrások hatékony felhasználásával garantálják a stratégiai célkitűzések megvalósulását. A harcászati szintű művelettervezés lényege, hogy az elérendő célokhoz – végrehajtói szinten – feladatokat és végrehajtó alegységeket rendeljen, amivel biztosítható a katonai műveletek sikeressége. *Ált/216 Magyar Honvédség Törzsszolgálati Szabályzata*. Budapest, Magyar Honvédség, 2015.

² Padányi József: *A Magyar Honvédség műszaki csapatainak lehetőségei és feladatai békeidőben a természeti és civilizációs katasztrófák megelőzésében és a következmények felszámolásában*. Kandidátusi értekezés. Budapest, ZMKA, 1996; Padányi József: *A NATO-tagság hatása a Magyar Honvédség szárazföldi csapatai műszaki támogatásának elméletére és gyakorlatára*. MTA-doktori értekezés. Budapest, 2008.

a közlekedési hálózatok értékeléséhez, így egységes rendszerbe foglalva a fontosabb információk összegyűjtését. A feladatlisták összeállításához elsőként a követelményeket szükséges meghatározni, majd ezt követően kialakítani a szempontrendszereket, amelyeket már sikerrel lehet használni a vasút- és közúthálózatok, a repülőterek, illetve kikötők értékeléséhez. Fontos szempont továbbá, hogy mely csoportoknak, alegységeknek célszerű logisztikai felderítést végrehajtaniuk. Az MH-ban jelenleg nincs olyan felderítő csoport, amelynek az lenne a feladata, hogy a műveleti területre elsőként települve információkat gyűjtsön a logisztikai támogatás szempontjából lényeges hálózatokról, objektumokról, a BNT keretében nyújtott szolgáltatásokról, erőforrásokról. Számos ország, például az Amerikai Egyesült Államok, az Egyesült Királyság, Franciaország (vagy éppen a NATO) is alkalmaz műveleti összekötő és felderítő csoportokat. A csoportok legfontosabb küldetése, hogy információgyűjtő folyamataikon keresztül eredményesen támogassák a műveletet irányító parancsnok törzsének döntés-előkészítő tevékenységét. Az MH-ban is célszerű lehet hasonló csoportot alkalmazni, ezáltal növelve a logisztikai művelettervezés hatékonyságát.

A tanulmányban célul tűztük ki, hogy javaslatot tegyünk az MH-ban egy Műveleti Összekötő és Felderítő Csoport létrehozására, és meghatározzuk azokat a katonai közlekedési követelményeket, amelyekkel a szemrevételezési szempontokat tartalmazó feladatlisták összeállíthatók.

A hadszíntér logisztikai felderítése

A katonai logisztikai felderítéshez köthető kutatásokkal, tudományos értekezésekkel, tanulmányokkal viszonylag ritkán találkozhatunk a magyar és a külföldi szakirodalmakban. A rendszerváltás előtt a témával foglalkozó kutatók eredményei iránymutatást adtak. Ide lehet sorolni például Csabai Károly, Generál Tibor, Szűcs László, Szenes Zoltán és Héjja István kandidátusi értekezéseit. A kétpólusú világrendszer felbomlását követően pedig Báthy Sándor, Duchaj István, Tóth Bálint, Helmeczi Gusztáv és Szászi Gábor értekezéseit és publikációit lehet kiemelni a tanulmány témájával kapcsolatban.

A kevés szakirodalmi mű ellenére elmondható, hogy a logisztikai felderítés fontos részét képezi a műveletek logisztikai támogatásának, sőt az általános katonai felderítésnek is, így célszerű megvizsgálni a hozzá kapcsolódó tevékenységeket, és alkalmazni azokat az eljárásokat, amelyekkel hatékonyabbá lehet tenni a műveleti feladatokra kiépített ellátási láncok működtetését. A katonai logisztikai felderítéshez köthető általános feladatokról, követelményekről és módszerekről az *Ált/217 Magyar Honvédség Összehaderőnemi Logisztikai Támogatási Doktrínában* olvashatunk. A doktrína részletesen leírja, hogy a hadszíntér a stratégiai parancsnok által kijelölt egy vagy több összhaderőnemi műveleti területként értelmezhető, amely egy bizonyos hadműveleti feladat végrehajtását biztosítja. Tehát a hadszíntér akár egy egész országot is felölelhet attól függően, hogy milyen mértékű a művelet kiterjedése és jellege.

Ebben a megközelítésben a logisztikai felderítés magában foglalhatja a logisztikai támogatás szempontjából fontos körletekről, objektumokról, létesítményekről, közlekedési hálózatokról szóló információk feltérképezését és a megszerzett adatok rendszerezését.³ Ebből adódik, hogy a logisztikai felderítést végző csoportok, alegységek fő feladata, hogy a műveletek előkészítésének és vezetésének időszakában elégséges logisztikai információkat biztosítsanak a logisztikai támogatás tervezéséhez, szervezéséhez és végrehajtásához. Erre alapvetően kétféle módszer áll rendelkezésre. Az egyik a logisztikai helyszíni szemrevételezés, amikor a feladatra kijelölt szakértők kitelepülnek a hadszínterre, és előzetes értékelést végeznek az igénybe vehető ellátási, üzemeltetési, elhelyezési erőforrásokról és a közlekedési hálózatokról. A másik lehetséges módszer, hogy az informatikai hálózatok segítségével szerezzük be a szükséges adatokat. A hazai katonai eljárásrendek azonban a helyszíni szemrevételezéseket részesítik előnyben.

A felderítés végrehajtásának módja természetesen függhet attól, hogy az adatok megszerzésére és a megfelelő szervezetekhez, személyekhez történő továbbítására mennyi idő áll rendelkezésre a műveletek kezdete előtt. Ennek megfelelően megkülönböztethetünk előkészítő és reagáló logisztikai felderítést. Az előkészítő logisztikai felderítés végrehajtásakor tulajdonképpen a védelmi tervezéshez, az ország fegyveres védelmének felkészüléséhez gyűjtenek adatokat a szakértő személyek a logisztikai támogatás szempontjából fontos területekről, infrastrukturális elemekről. A reagáló logisztikai felderítéssel már a közvetlen művelettervezéshez szükséges információkat szerzik be a kijelölt csoportok, hozzájárulva ezáltal valamely válsághelyzet gyors kezeléséhez. Bár az időtáv befolyásolhatja az információgyűjtő folyamatok típusát, vannak olyan kulcsfontosságú adatok, amelyek nélkülözhetetlenek a logisztikai támogatás eredményes tervezéséhez és szervezéséhez.

Ezek közé tartozik:⁴

- az ellátási források feltérképezése, megközelítésének és átcsoportosításának lehetőségei;
- a logisztikai létesítmények és objektumok felderítéséből származó információk gyűjtése;
- az anyagok és eszközök lehetséges raktározását, tárolását biztosító raktárépületek, hangárok vizsgálata, kapacitásadatai;
- az erők elhelyezési lehetőségeinek elemzése, a körletek, munkahelyek, szolgálati helyek, közösségi létesítmények szemrevételezése;
- a haditechnikai eszközök tárolását és üzemben tartását biztosító létesítmények kapacitásadatai;
- a közlekedési hálózatokról, a lehetséges felvonulási, utánpótlási útvonalakról, közlekedési csomópontokról, terminálokról, be- és kirakóállomásokról szóló információk gyűjtése, az anyagmozgatás lehetőségei;

³ Szajkó Gyula: Az út és úthálózatok értékelése a hadszíntéri logisztikai felderítés végrehajtásakor. *Hadmérnök*, 14. (2019), 4. 65.

⁴ Szajkó (2019): i. m. 66.

- a műveletek logisztikai támogatását befolyásoló tényezők vizsgálata;
- az ellátás folyamatosságának fenntarthatóságát biztosító összetevők elemzése.

Látható, hogy az információgyűjtő folyamatok elvégzésekor a felderítés több szakterületet is érint (például a hadtáp-, haditechnikai, infrastrukturális és közlekedési támogatás), biztosítva, hogy a logisztikai műveletek tervezését végző törzsek megfelelő és elegendő adatokkal rendelkezzenek feladataik végrehajtásához. Mivel széles spektrumot ölel fel a logisztikai információk feltérképezése, így vannak meghatározott követelmények is, amelyeknek szükséges megfelelni a logisztikai felderítés teljesítésekor. Ezek a következők:⁵

- időbeliség;
- pontosság;
- objektivitás;
- hozzáférhetőség;
- folyamatos felülvizsgálat.

A megszerzett adatokat időben kell továbbítani a felhasználók részére. Elmondható, hogy a legpontosabb adat is értéktelenné válhat, ha azt már túl későn szerzik be a felderítő csoportok, vagy továbbítják a megfelelő szervezeteknek elemzésre, értékelésre. Ezért az időbeliségre kiemelt figyelmet kell fordítani a logisztikai felderítés végrehajtásakor. A pontosság szintén fontos szempont, hiszen a megszerzett információk helyessége biztosítja az adatok megbízhatóságát és a logisztikai támogatás tervezésének, szervezésének bizonyos mértékű hatékonyságát is. Ehhez kapcsolódik, hogy a felderítési tevékenységnek függetlennek és pártatlannak kell lennie, nem engedhető meg, hogy a begyűjtött információk torzuljanak, annak érdekében, hogy megfeleljenek az előre kialakított koncepcióknak, elgondolásnak vagy tervnek. Továbbá a logisztikai felderítő csoportok által összegyűjtött, elemzett és értékelt adatoknak elérhetőnek és hozzáférhetőnek kell lenniük a művelettervezést végző törzsek számára, amelyeket folyamatosan felül kell vizsgálni, hogy mindig naprakész és megbízható információk álljanak rendelkezésükre.

Összességében elmondható, hogy a logisztikai felderítéssel kapcsolatban a hazai doktrína leírja a főbb elveket, módszereket, követelményeket, területeket, azonban az egyes területekhez köthető részfeladatokat nem tárgyalja, és nem említ felderítő csoportokat sem. Ez azért nehezíti a felderítői feladatok végrehajtását, mert a doktrínán kívül más hazai szabályzó nem foglalkozik a logisztikai információk gyűjtésének módszerével, a részterületekhez tartozó tevékenységek ismertetésével. Érdemes tehát kutatni, kidolgozni az egyes részterületekhez kapcsolódó feladatokat, amivel az adatokat begyűjtő, elemző, értékelő csoportok munkája egyszerűbbé, gyorsíthatóbbá válhat, és ezzel összefüggésben kedvezőbb hatás érhető el a logisztikai támogatás tervezésének és szervezésének eredményességében. Véleményünk szerint a közlekedési hálózatok, csomópontok, terminálok, be- és kirakó állomások feltérképezéséből származó információk kiemelt

⁵ Ált/216... (2015): i. m. 123.

jelentőségük a részterületek között. Elmondható, hogy a legtöbb művelet végrehajtásához mindenképp szükséges (főként a szárazföldi műveletekben) felvonulási, utánpótlási útvonalak kijelölése, amelyen keresztül a feladatok teljesíthetők és az erők, eszközök folyamatos mozgatása, szállítása megoldható. A közlekedési hálózatok vizsgálatához használható szempontokat szintén nem részletezik a hazai szabályzók és doktrínák.⁶ Az infrastruktúrák értékeléséhez használható szemrevételezési szempontokat tartalmazó feladatlistákkal a felderítő csoportok egységes rendszerben, a lényeges információkra fókuszálva gyűjthetnek adatokat, ezzel is segítve a művelettervező törzsek tevékenységét. A feladatlisták összeállításához elsőként a katonai követelményeket szükséges meghatározni, ami támpontot adhat a szempontok kidolgozásához.

Követelmények a közlekedési hálózatok helyszíni szemrevételezéséhez

A közlekedési hálózatok előzetes hadszíntéri értékelésével az erők és eszközök stratégiai jelentőségű átcsoportosítása könnyebben tervezhető és végrehajtható. Erre szükség is van, hiszen egy (többnemzeti) műveletben a közlekedési támogatáshoz kapcsolódó feladatok felölelik a légi, szárazföldi és tengeri szállítások tervezését, szervezését, az infrastruktúrák, eszközök, létesítmények kijelölését, amelyek biztosítják az erők telepítését, mozgatását, utánszállítását és visszatelepítését.⁷ A feladatok eredményes teljesítése érdekében a közlekedési doktrína meghatároz alapelveket is, hogy segítse a tervező, szervező személyek és alegységek munkáját. Az alapelvek egyben a felderítéshez összeállítandó követelmények meghatározásához is támpontot adhatnak. A doktrína az alábbi alapelveket különbözteti meg:⁸

- együttműködés: fontos, hogy a NATO, a nemzetközi (például az ENSZ), a nemzeti polgári, katonai, a kormányzati és nem kormányzati szervezetek között hatékony együttműködés alakuljon ki, amely kiterjed a szállítóeszközök közös vagy megosztott használatára is;
- koordináció: a NATO és a nemzeti, polgári, katonai szervezetek mozgatási, szállítási feladatainak a koordinációja kiemelt jelentőségű, amelyeket a megfelelő szinteken szükséges elvégezni;
- hatékonyság: a közlekedési támogatás tervezését és szervezését a NATO hadműveleti követelményeinek figyelembevételével szükséges végrehajtani;
- eredményesség: törekedni kell az erőforrások, a létesítmények, infrastruktúrák és a szállítási módok optimális felhasználására. Vizsgálni kell a szárazföldi, légi, tengeri szállítási erőforrások egymást kiegészítő és intermoduláris jellegét;

⁶ Ált/217. doktrína, a Magyar Honvédség Közlekedési Támogatási Doktrína vagy a Közl/108. A katonai vasúti szállítások tervezése, megszervezése és végrehajtása című szabályzat.

⁷ Movement and Transportation Support. In *NATO Logistics Handbook*. Brussels, 2012. 115–119.

⁸ *Magyar Honvédség Közlekedési Támogatási Doktrína*. Budapest, Magyar Honvédség, 2005.

- rugalmasság: a közlekedési támogatás tervezésekor és szervezésekor képesnek kell lenni arra, hogy a hadműveletben beállt változásokra és igényekre időben tudjunk reagálni, valamint biztosítsuk – lehetőség szerint – a közlekedési alágazatok egymást helyettesítő alkalmazását is;
- egyszerűség: a mozgatási, szállítási módszereket és terveket a legegyszerűbb formával és tartalommal szükséges „megtölteni”;
- szabványosítás: hozzájárul a műveletek közlekedési támogatásának sikeres végrehajtásához, ennek megfelelően kiterjedhet az eszközökre, rendszerekre, adatokra, számítógépes programokra, eljárási módszerekre vagy az informatikai berendezésekre;
- szállíthatóság: a dinamikus egységeknek, alegységeknek a szállítási erőforrások jellemzőivel, kompatibilis eszközökkel kell rendelkezniük;
- átláthatóság és megjelenítés: kulcsfontosságú, hogy az erők mozgatásának, szállításának tervezésekor a rendelkezésre álló adatokhoz való hozzáférés biztosított legyen a NATO, a nemzeti polgári és katonai szervezetek között;
- kollektív felelősség: a NATO és a szövetséges tagállamok közösen felelnek a mozgatásért, szállítási tevékenységért, ami kiterjed a kezdeti tervezéstől kezdve a stratégiai felvonultatáson, fogadáson, állomásoztatáson, előrevonáson és integráláson (RSOMI⁹), fenntartáson keresztül a hadműveleti átcsoportosításig.

Az alapelvek tehát egységes rendszerben határozzák meg a főbb szempontokat, amelyeket szükséges betartani, követni a szállítások tervezésekor és szervezésekor. A közlekedési hálózatok értékelésénél is szükséges ezeket figyelembe venni és a követelményeket is ez alapján kialakítani. A közlekedési hálózatok szemrevételezésére készített lista összeállításához tehát különböző tényezőket vettünk figyelembe, amelyek minimálisan biztosíthatják az alágazatok katonai szállítási szempontok szerinti értékelését, felderítését. Az úthálózatokra vonatkozó feladatlisták elkészítésekor az alábbi követelményeknek célszerű megfelelni:

- kitöltése biztosítson alapinformációkat a vizsgált közútra vonatkozóan;
- a táblázat tartalmazza azokat a szempontokat, amelyekkel felmérhető az útpálya, a csomópontok, a műtárgyak, az útpálya környezetének jellemzői;
- vegye figyelembe a katonai gépkocsitak kijelöléséhez szükséges tényezőket;
- részletezze a menet végrehajtásához, a rövid és hosszú pihenők kijelöléséhez szükséges szempontokat.

Az alapinformációkat azért tartjuk fontosnak megemlíteni a feladatlisták kidolgozásakor, mert ez alapján lehet majd a szállítást tervező szerveknek – a szempontok kitöltését követően – beazonosítaniuk a vizsgált útszakaszt. Az útpálya, a csomópontok, a műtárgyak és az útpálya környezete alapvetően meghatározhatják a rajtuk áthaladó gépkocsialomány típusát és a konvojok hosszát.

⁹ *Reception, staging and onward movement and integration.*

A katonai gépkocsitak kijelöléséhez is szükséges szempontokat figyelembe venni, mivel adatokat biztosíthat a pálya szélességére, terhelési osztályára vonatkozóan, ami meghatározhatja az utak terhelési kapacitását és a maximális járműosztályt.¹⁰ A rövid és hosszú pihenők lehetséges helyszíneihez tartozó szempontokat is szükségesnek tartjuk szerepeltetni a táblázatban, hiszen a katonai közúti menetek végrehajtásakor általában tartanak pihenőt a konvojt irányító parancsnokok, ennek megfelelően az előre felderített pihenőpontok segítséget nyújthatnak a vezetőknek a menetek eredményes teljesítéséhez is.

A vasúti alágazat további lehetséges megoldást jelenthet az erők szárazföldi szállítási feladatainak tervezésekor és szervezésekor. Ennek megfelelően az értékelésük, felderítésük is kiemelten fontos lehet. A vasúti infrastruktúrák helyszíni szemrevételezéséhez is érdemes követelményeket felállítani, amelyek minimálisan biztosíthatják az információk rendszerezését és a vasúthálózatok katonai szállítási szempontok szerinti értékelését. Ezek a következők lehetnek:

- a táblázat biztosítson alapinformációkat a vizsgált hálózatra vonatkozóan;
- a feladatlistában szerepeljenek szempontok, amelyekkel felmérhetők a vasúti infrastruktúrák és a gördülő állomány jellemzői;
- tartalmazzon szempontokat a vasúti be- és kirakodás feltételeinek vizsgálatához;
- határozza meg a katonai szerelvények összeállításához, alkalmazásához a fontosabb tényezőket;
- vegye figyelembe a közlekedésföldrajzi¹¹ tulajdonságokat.

A táblázatban célszerű külön szerepeltetni az alapadatokat és hozzárendelni alszempontokat (például szemrevételezés időpontja, időjárási körülmények, vasúthálózatok megnevezése és hálózati koordinátaadatai). Ezeket fontosnak tartjuk megemlíteni a vasútvonalakhoz és a gördülő állományhoz tartozó alszempontokkal együtt. A nyomtávolság, a pálya tengelyterhelése, a rakszelvény- és ürszelvényméretek, a vonalakon engedélyezett sebesség, a kikötők, repülőterek lehetséges vasúti csatlakozásai mind fontos tényezők és jellemzők, amelyek befolyásolhatják a katonai szállítások végrehajtását. A vasúti be- és kirakodás feltételeinek vizsgálata szintén súlyponti elemként értelmezhető, mivel a vasútállomások fajtái a rakodóberendezések megléte, méretei, az állomási vágányok

¹⁰ A maximális járműosztály azt a számot jelöli, amelynél még biztonságosan használható az útszakasz, ez általában megegyezik az úton lévő leggyengébb híd osztályával. A haditechnikai eszközöket a teherbírás szempontjából 5 járműosztályba lehet sorolni. Az I. osztályba a terepjáró személygépjárművek tartoznak. A II. járműosztályba a 2–4 tonna teherbírású gépjárművek, a III. osztályba az 5–8 tonna teherbírású gépjárművek, a IV. osztályba a 10–18 tonna teherbírású gépjárművek, míg az V. osztályba a 18 tonna feletti teherbírású gépjárművek sorolhatók. Vágner Szabolcs: Terepjáró képesség fejlesztése a Magyar Honvédségben. *Katonai Logisztika*, 26. (2018), 1–2. 198–199.

¹¹ „A közlekedésföldrajz a szállítást és a közlekedési hálózatot külön közlekedési ágként vizsgálhatja, amikor feltárja a közlekedési ágazat közgazdasági, gazdaságföldrajzi tulajdonságait, előnyét és hátrányát, a természetföldrajzi adottságokkal való kapcsolatát, térbeli megjelenési formáit, országonkénti, földrészenkénti elterjedését stb.” Siposné Kecskeméthy Klára – Szászi Gábor: *Közlekedési hálózatok*. Budapest, Dialóg Campus, 2018. 11.

hossza, tengelyterhelése stb. alapvetően meghatározhatják a katonai szerelvények összeállítását, alkalmazását. A közlekedésföldrajzi tulajdonságokhoz rendelt szempontok összegyűjtése pedig további információkat biztosíthat, amivel teljessé válhat a vasúti infrastruktúrák helyszíni szemrevételezése is.

A repülőterek a légi szállítási képesség kialakításában és fenntartásában is meghatározó szerepet tölthetnek be. Fontosnak tartjuk megemlíteni, hogy az erők stratégiai jelentőségű átcsoportosításakor a személyi állományt légi utánszállítással, míg az eszközöket (a honi bázis és a hadszíntér közötti távolságot, valamint a természetföldrajzi tényezőket figyelembe véve) vasúton és/vagy vízi közlekedésen keresztül teherhájóval célszerű mozgatni. A repülőterek logisztikai felderítéséből származó adatok tehát kulcsfontosságúak a műveletek logisztikai támogatásának sikeres tervezéséhez és szervezéséhez. Értékelésükhöz – a felderítésnél használható feladatlisták elkészítéséhez – az alábbi követelményeket célszerű figyelembe venni:

- a feladatlista tartalmazzon alapadatokat a vizsgált repülőterre vonatkozóan;
- szerepeljenek szempontok, amelyekkel felmérhetők a fel- és leszállásra alkalmas területek jellemzői;
- részletezze az irányítóközpontok értékeléséhez a főbb nézőpontokat;
- a táblázat tartalmazzon információkat az őrzés-védelmi lehetőségekkel kapcsolatosan;
- szerepeljenek szempontok a leszállást segítő berendezések, eszközök vizsgálatára vonatkozóan;
- a feladatlistában legyenek nézőpontok a folyamatos működést biztosító erőforrások, objektumok adataival kapcsolatosan.

Az alapadatoknál érdemes kitérni a vizsgált repülőtér pontos elhelyezkedésére, megnevezésére, fajtájára. A le- és felszállást biztosító területek jellemzőit azért tartjuk szükségesnek szerepeltetni a táblázatban, mert például a fel- és leszállópályák, a gurulóutak, biztonsági sávok megléte, méretei alapvetően befolyásolhatják a merev-, illetve a forgószárnyas repülőgépek mozgását, alkalmazását. Az irányítóközpontok a szárazföldi, légi mozgások koordinálásában töltenek be kulcsfontosságú szerepet, ezért is javasolt helyszíni szemrevételezésükhöz szempontokat kidolgozni, mint például a híradó és informatikai berendezések, kiszolgáló létesítmények és -eszközök megléte, típusa stb. Az őrzés-védelmi lehetőségek vizsgálata a katonai szállítások végrehajtásakor ugyancsak mérvadó lehet, ha a hadfelszerelések megfelelő és biztonságos tárolására gondolunk. A leszállást biztosító létesítmények és a folyamatos működést biztosító erőforrások felderítéséhez kapcsolódó szempontokat szintén indokolt lehet szerepeltetni a feladatlisták között, mivel ezek a tényezők is hatással lehetnek a repülőterek üzemeltetésére, igénybevételére.

A kikötőkkel kapcsolatos logisztikai felderítési adatok a repülőterekhez hasonlóan a stratégiai szállítások tervezésekor és szervezésekor nyújthatnak további alternatív megoldási lehetőségeket. Helyszíni szemrevételezésükhöz többféle szempont is rendelkezésre áll, de minimálisan a feladatlisták összeállításánál a következő követelmények teljesülésére mindenképp indokolt figyelmet szentelni:

- a táblázat tartalmazzon általános szempontokat a kikötőkre vonatkozóan;
- a feladatlistában szerepeljenek olyan információk, amelyek a kikötők bejárhatóságára, kiépítettségére, méretére irányulnak;
- tartalmazzon szempontokat a kikötők megközelíthetőségére és a belső hálózatuk vizsgálatára vonatkozóan;
- a táblázatban szerepeljenek adatok, amelyek a kikötők legfőbb infrastrukturális és speciális elemeivel kapcsolatosak;
- vegye figyelembe a folyamatos működést biztosító létesítmények, erőforrások kapacitásadatait.

Az alapadatok szempontjainak kidolgozásakor főként a helyszín, az idő és a kikötők típusára érdemes fókuszálni. A bejárhatóság (jégmentes vagy nem jégmentes kikötők), a kiépítettség (például medencés, nyílt vízi vagy szükségkikötők) vagy a méret (sekély vagy mély, a befogadóképessége) érdemes szempontokat kialakítani, mivel a használatukat ezek a tényezők befolyásolhatják. A megközelíthetőség (vasúti vagy közúti csatlakozási lehetőség) és a belső hálózathoz köthető szempontok (horgonyzóhelyek, hajóállások, belső víziutak, bejelentkezési pontok) mind további fontos információkat hordozhatnak, amelyeket véleményünk szerint a logisztikai felderítés végrehajtásakor célszerű lehet összegyűjteni. Az infrastrukturális és speciális elemek, valamint a működést biztosító erőforrások követelményeinél például a védművek (hullámtörők), partfalak, a rakodóberendezések meglétére, típusára, a közművekre, az energiaellátási lehetőségekre, a hajójavító dokkok adataira vonatkozó szempontokat tartjuk fontosnak kidolgozni.

A feladatlistákat tekintve szükséges megemlíteni, hogy nemzetközi szinten a Többnemzeti Interoperabilitási Tanács¹² tett már javaslatot arra vonatkozóan, hogy elősegítse a logisztikai felderítéshez kapcsolódó feladatok egységesítését.¹³ A tanács által 2012-ben kiadott dokumentum a tengeri kikötőkre, a repülőterekre, a vasút- és úthálózatokra meghatároz egy egyszerűsített szemrevételezési szempontokat tartalmazó listát, amelyet lehet használni a helyszíni logisztikai felderítések végrehajtásakor. Ezeket érdemes figyelembe venni és az általunk megfogalmazott követelmények teljesülése mentén kidolgozni részletes feladatlistákat, hogy a közlekedési hálózatok hadszíntéri értékelése a leghatékonyabban támogassa a műveletek logisztikai támogatásának tervezési, szervezési folyamatait.

Összességében tehát elmondható, hogy szükség van az MH logisztikai szabályzóinak, intézkedéseinek a helyszíni szemrevételezések pontos leírásával történő bővítésére és kiegészítésére.

Felmerülhet a kérdés, hogy mely csoportok feladata lehet a logisztikai felderítési tevékenységek elvégzése, mivel a hazai szabályzóknak és szakirodalmaknak nem található erre vonatkozóan forrás. Korábban említettük, hogy a NATO és számos más ország hadereje alkalmaz műveleti összekötő és felderítő csoportot (továbbiakban MÖFCS)

¹² Multinational Interoperability Council.

¹³ *Common Record of Logistic Reconnaissance for Coalition Partners*. Multinational Interoperability Working Group, Washington D. C., 2012. Version 1.1.

vagy összhaderőnemi logisztikai felderítő csoportot (továbbiakban ÖLFCS), amelyeknek elsődleges feladata, hogy a műveleti területre elsőként érkezve az információgyűjtő, -elemző folyamataikon keresztül hatékonyan támogassák a parancsnok törzsének döntéselőkészítő tevékenységét.

A hadszíntéri logisztikai felderítést végző csoportok

A logisztikai felderítést végző csoportok (MÖFCS, ÖLFCS) részletes tevékenységeire vonatkozó információkat általában minősített adatként tartják nyilván a szövetséges tagországok, és a hozzáférésük is korlátozott. Ennek megfelelően csak a NATO által kiadott szabályzót lehet kiindulópontnak tekinteni.¹⁴ A szabályzat részletesen kifejti, hogy egy műveleti támogatási lánc kiépítéséhez és működtetéséhez a logisztikai tervezést végrehajtó (összhaderőnemi) művelettervező csoportok (továbbiakban: MTCS) számára kiemelten fontos, hogy információval rendelkezzenek a műveleti terület kritikus infrastruktúrájáról, a befogadó nemzet által nyújtott szolgáltatások lehetőségeiről, valamint a logisztikai támogatást befolyásoló környezeti hatásokról, körülményekről és kockázatokról. Ezeket az adatokat főként a hadszíntéri felderítést végrehajtó MÖFCS vagy az ÖLFCS tudja biztosítani, hozzájárulva a logisztikai tervező csoportok munkálataihoz. A két felderítő csoport feladataiban, összetételében vannak hasonlóságok és különbségek. Az MÖFCS például nemzeti irányítás alatt is települhet a hadszíntérre, hogy információkat gyűjtsön a műveleti környezet elemzéséhez, értékeléséhez és ezáltal hozzájáruljon a művelettervezés folyamataihoz.¹⁵ A felderítő csoport összetételét tekintve katonai és civil szakértőket is tartalmazhat, akik személyügyi, hadműveleti, logisztikai és a vezetési, irányítási feladatokon túl összekötő és felderítő tevékenységeket is elláthatnak.

Alapvetően az alábbi két nagy csoportra lehet bontani a tevékenységét, amelyek a következők.

- Felderítési tevékenységek:
 - a hadszíntéri kikötők felderítése;
 - a hadszíntéri repülőterek felderítése;
 - a műveleti terület biztonsági értékelése;
 - az úthálózatok felderítése;
 - vasútvonalak felderítése;
 - határátkelőhelyek felderítése;
 - műveleti területre települő parancsnokság lehetséges helyszíneinek felderítése.
- Összekötői feladatok:
 - kapcsolattartás a befogadó nemzet katonai képviselőivel;

¹⁴ *Joint Logistic Support Group Standard Operating Procedure NATO, 701.03.* 2011.

¹⁵ Szajkó Gyula: A műveleti összekötő és felderítő csoportok szerepe az információk biztosításában. *Hadmérnök*, 13. (2018), 4. 108.

- együttműködés a műveleti területre települt nemzetközi szervezetekkel;
- összeköttetés kiépítése más országok küldött képviselőivel;
- kapcsolat létesítése a kormányzati és nem kormányzati szervezetekkel;
- kapcsolattartás műveleti területre települt más országok katonai képviselőivel.

Az MÖFCS tehát az összekötői és felderítői feladataikon keresztül valós idejű információkat biztosít az MTCS számára, amellyel eredményesen járulnak hozzá a logisztikai támogatás tervezéséhez és a hadműveleti szintű helyzetértékelés pontosabb kialakításához.

Az ÖLFCS ezzel szemben – a NATO Összhaderőnemi Logisztikai Támogató Csoport (továbbiakban ÖLTCS) elemeként – települ a műveleti területre, hogy adatokat gyűjtsön a kulcsfontosságúnak vélt légi és tengeri kikötőkről, az út- és vasúthálózatokról, a logisztikai létesítményekről, a BNT keretében nyújtható szolgáltatásokról, amelyekkel biztosítható az erők fogadása, állomásoztatása és továbbmozgatása, valamint kijelölhető az ÖLTCS hadszíntéri parancsnokságának területe. Ezenkívül az ÖLCSF személyi állománya maximum 15 főből állhat, felszerelését tekintve pedig csak korlátozott önvédelmi eszközökkel rendelkezhet, és az ellátására biztosított készletek maximum 10 napra elegendőek. Ezt követően már csak a BNT által nyújtott szolgáltatásokra támaszkodhat.

Összefoglalva megállapítható, hogy a legfontosabb különbség a két felderítő csoport összetétele és feladatai között az, hogy míg az MÖFCS személyi állománya állandó, felépítése tükrözi egy összhaderőnemi törzs jellemzőit, addig az ÖLFCS kialakítása a műveleti környezet sajátosságától függően változhat.¹⁶ Az MÖFCS a nemzeti összhaderőnemi parancsnok irányítása alatt is települhet a hadszíntérre és – a művelet teljes időtartama alatt folyamatosan – információkat biztosíthat a hazai haderő számára. Az ÖLFCS ezzel szemben csak NATO-szövetségesi műveletben alkalmazható, és csak az ÖLTCS alárendeltségében végezheti feladatát. A csoport főként logisztikai felderítést hajt végre, és az erők beérkezését követően integrálódik az ÖLTCS törzsébe, így segítve tovább a hadszíntéri logisztikai támogatás szervezési folyamatait.

Fontosnak tartjuk megemlíteni, hogy az ÖLFCS személyi állományának és felszereléseinek biztosítása a szövetséges tagországok felajánlásaitól függ. A logisztikai felderítéshez köthető feladatok és a közlekedési hálózatok előzetes értékeléséhez használható feladatlisták ismerete, az eljárások alkalmazása segíthet abban, hogy a NATO részéről jelentkező igény kielégítésekor az MH felkészült szakembereket küldjön (felajánlásokon keresztül) az ÖLFCS állományába. Természetesen ehhez hozzájárulhat egy az MH-ban létrehozandó MÖFCS is, amelyet nemcsak a szövetséges műveletekben lehetne alkalmazni, hanem más jellegű többnemzeti, nemzeti műveletekben is. Véleményünk szerint költségeket lehetne megtakarítani azáltal, ha a felderítő csoportot az MH felelős szervei ideiglenesen állítanák össze a műveletek időszakáig, majd a művelet befejezésekor az erők és eszközök az eredeti rendeltetés szerinti helyükre térnének vissza. Az ideiglenes alkalmazással erőforrásokat lehetne megtakarítani, mivel nem jelentene külön költségeket a felderítő csoportok békeidőszaki fenntartása, hiszen a felderítő csoporthoz tartozó erők

¹⁶ Szajkó (2018): i. m. 111.

és eszközök ebben az időszakban alaprendeltetési feladataikat látnák el a különböző katonai szervezeteknél. Az MÖFCS-t a műveletek kezdeti időszakában aktivizálnák, majd a kiképzett személyi állomány¹⁷ az eszközökkel együtt elsőként települne a műveleti területre, hogy információkat gyűjtsön a hadszínterről, amivel hatékonyan lehetne segíteni a műveletek logisztikai támogatásának tervezési folyamatait.

Összegzés

A hadszíntérre elsőként érkező logisztikai felderítést végző csoportok feladatait vizsgálva megállapíthatjuk, hogy az általuk összegyűjtött információk fontosak, és segítséget nyújtanak a logisztikai támogatást tervező és szervező személyeknek. A legtöbb művelettel kapcsolatban elmondható, hogy ha erőket és eszközöket is indokolt mozgatni a feladatok végrehajtásához, akkor valós idejű információra is szükség lesz a hadszíntéren rendelkezésre álló logisztikai létesítményekről, objektumokról, a vízi és légikikötők, vasút- és közúthálózatok kapacitásadatairól. A logisztikai felderítéshez köthető részletezett feladatok, azonban nincsenek kidolgozva az MH doktrínáiban, szabályzóiban. A közlekedési hálózatok helyszíni értékeléséhez használható feladatlistákkal véleményünk szerint az információgyűjtési folyamatok hatékonyabbá és rendszerezettebbé válnának. Ezért is célszerű szempontlistákat kidolgozni, majd ezt követően – a felderítés részeként – a közlekedési hálózatok értékelésére használni. Ehhez elsőként megállapításunk szerint követelményeket szükséges megfogalmazni, amelyek támpontot adhatnak a szempontok kialakításához. Tanulmányunkban meghatároztuk ezeket a követelményeket, amelyek tovább bővíthetők (például a közlekedési hálózatok védelmi követelményeivel¹⁸) és a későbbiekben alkalmazhatók a feladatlisták összeállításához. Természetesen a feladatlisták kidolgozását követően érdemes meghatározni alegységeket, csoportokat is, amelyek szakmailag kiképzett, a feladatokat jól ismerő személyekből állnak, így sikeresen tudják teljesíteni a logisztikai felderítéshez köthető tevékenységeket. Tanulmányunkban kitértünk rá, hogy az MÖFCS készenléti alegységként történő létrehozása

¹⁷ A kiképzésre kiemelt figyelmet kell fordítani különösen akkor, ha a felderítő csoportot készenléti erőként alkalmaznák. Az MÖFCS szakmai kiképzésének fontosságát Charles Kurz alezredes, az USA összhaderőnemi hadviselési központjában dolgozó főtisztje is kiemelte tanulmányában. Charles Kurz: Key Observations from High Performing Operational Liaison and Reconnaissance Teams. *The Three Swords Magazine*, 28. (2015). 70–75.

¹⁸ A közlekedési hálózatok rendelkezhetnek stratégiai fontosságú műtárgyakkal, csomópontokkal, amelyekben bekövetkező meghibásodás (üzemi zavar, szándékos rombolás stb.) jelentősen befolyásolhatja a polgári és katonai szállítások végrehajtását. Ezekre az elemekre már a logisztikai felderítés teljesítésekor is indokolt külön kitérni és javaslatot tenni védelmükre, illetve kerülő útirányokat meghatározni. Horváth Attila: Nyilvánosság és térjellemezők a létfontosságú rendszerelemek védelmében. In Horváth Attila – Bányász Péter – Orbók Ákos (szerk.): *Fejezetek a létfontosságú közlekedési rendszerelemek védelmének aktuális kérdéseiről*. Budapest, NKE, 2014. 7–26.

segítséget jelenthet ebben, hiszen a logisztikai felderítésen túl, további küldetésekből is részt vehet, hozzájárulva ezáltal a műveletek sikeres végrehajtásához.

Összességében kijelenthető tehát, hogy az MH logisztikai szabályzóit, doktrínáit célszerű kibővíteni a logisztikai felderítés részletezett feladataival, és rendelni hozzájuk alegységet, amelyen keresztül növelhető a logisztikai támogatás tervezésének és szervezésének hatékonysága.

Felhasznált irodalom

- Ált/216. *Magyar Honvédség Törzsszolgálati Szabályzata*. Budapest, Magyar Honvédség, 2015.
- Ált/217. *Magyar Honvédség Logisztikai Támogatási Doktrína*. Budapest, Magyar Honvédség, 2015.
- Common Record of Logistic Reconnaissance for Coalition Partners*. Multinational Interoperability Working Group, Washington D. C., 2012. Version 1.1.
- Horváth Attila: Nyilvánosság és térjellemzők a létfontosságú rendszerelemek védelmében. In Horváth Attila – Bányász Péter – Orbók Ákos (szerk.): *Fejezetek a létfontosságú közlekedési rendszerelemek védelmének aktuális kérdéseiről*. Budapest, NKE, 2014. 7–26.
- Joint Logistic Support Group Standard Operating Procedure NATO, 701.03*. 2011.
- Közl/108. *A katonai vasúti szállítások tervezése, megszervezése és végrehajtása*. Budapest, Magyar Honvédség, 2017.
- Kurz, Charles: Key Observations from High Performing Operational Liaison and Reconnaissance Teams. *The Three Swords Magazine*, 28. (2015). 70–75. Online: www.jwc.nato.int/images/stories/threeswords/JWC_Magazine_May2015_web_low.pdf
- Magyar Honvédség Közlekedési Támogatási Doktrína*. Budapest, Magyar Honvédség, 2005.
- Movement and Transportation Support. In *NATO Logistics Handbook*. Brussels, 2012. 115–119.
- Padányi József: *A Magyar Honvédség műszaki csapatainak lehetőségei és feladatai békeidőben a természeti és civilizációs katasztrófák megelőzésében és a következmények felszámolásában*. Kandidátusi értekezés. Budapest, ZMKA, 1996.
- Padányi József: *A NATO-tagság hatása a Magyar Honvédség szárazföldi csapatai műszaki támogatásának elméletére és gyakorlatára*. MTA-doktori értekezés. Budapest, 2008.
- Siposné Kecskeméthy Klára – Szászi Gábor: *Közlekedési hálózatok*. Budapest, Dialóg Campus, 2018.
- Szajkó Gyula: A műveleti összekötő és felderítő csoportok szerepe az információk biztosításában. *Hadmérnök*, 13. (2018), 4. 105–112. Online: http://hadmernok.hu/184_08_szajko.pdf
- Szajkó Gyula: Az út és úthálózatok értékelése a hadszíntéri logisztikai felderítés végrehajtásakor. *Hadmérnök*, 14. (2019), 4. 61–77. Online: <https://folyoirat.ludovika.hu/index.php/hadmernok/article/view/934/287>
- Vágner Szabolcs: Terepjáró képesség fejlesztése a Magyar Honvédségben. *Katonai Logisztika*, 26. (2018), 1–2. 198–199. Online: <http://real.mtak.hu/82378/1/194.pdf>