

MOZGÉKONYSÁG ÉS SZÁLLÍTÁS A SZÖVETSÉGBEN¹

A LOGISZTIKA ÉS A KÖZLEKEDÉS KAPCSOLATA

A logisztika és a közlekedés kölcsönhatásának, egymáshoz való viszonyának vizsgálata a tudományok rendszerében elfoglalt helyük alapján és történetileg is megközelíthető. A hadseregek szervezett mozgatása a hadművészet történetében mindig a győzelem kivívásának fontos tényezője volt. Jelentőségét és szerepét azonban koronként eltérően ítélték meg a katonai teoretikusok és hadvezérek. A különbséget az okozta, hogy a fegyveres küzdelemben két nagyon fontos tényezőnek az idő és a tér leküzdésének lehetősége koronként változott, az adott társadalmak politikai - gazdasági fejlettségétől függően.

Az ókorban az *asszír katonai vezetés* már olyan fegyverzettel és felszereléssel látta el a katonákat, amelyek utak, hidak építésénél is lehetett használni (pl. csákányok stb.). A hadjáratok idején utakat építettek az állam politikai központja és a hadrakelt sereg között, az utak mentén postaállomásokat és jelzőállomásokat létesítettek a gyors mozgás és a folyamatos összeköttetés érdekében. A menetek gyors végrehajtására azért volt szükség, hogy a táborhelyeket be tudják rendezni és az ellátásukat meg tudják szervezni.

Nagy Sándor (i.e. 356–323) makedón király az athéni és a spártai hadseregek struktúrájának kialakításakor nagy gondot fordított a hadsereg ellátására. A hadsereget szekérkaraván követte, ők szállították a harchoz szükséges eszközöket, anyagokat, ostromgépeket, valamint a különböző munkák végzéséhez szükséges személyzetet. Bár a szekérkaraván lelassította a hadak haladását, azonban így biztosítottá vált az anyagi eszközöket szállító erők védettsége az ellenség támadásával szemben. Ugyancsak nagy figyelmet és hangsúlyt fektetett a hódítások során megszállt területek útjainak őrzésére is.

Nem kis elismerés övezi a mai szakemberek részéről *Hannibál* (i.e. 247–183) karthágói uralkodó római hadjáratát, aki az Ibériai félsziget elfoglalására olyan támadási útvonalat választott, amelyre a rómaiak gondolni sem mertek. Serege a második pun háború (i.e. 218–211) során végig menetelt Észak-Afrikán, átkelt a Gibraltári-szoroson, áttört Hispánián ahol bázisokat jelölt ki, nehogy a légiók a hátába kerüljenek. Majd a római légiókkal kerülve az összeütközést átkelt az

¹ Mottó: „A mozgatás és szállítás ... a Szövetség hadműveleti koncepciójának sarkköve.” (NATO logisztikai Kézikönyv).

Alpokon és kiért a Pó völgyébe. A pun hadsereg menete öt és fél hónapig tartott, a menetvonal hossza meghaladta az 1600 km-t. Hannibál serege ez idő alatt jelentősen megfogyatkozott: a hadjárat végére a mintegy 50 ezer gyalogosból, 9 ezer lovasból és 37 elefántból mindössze 20 ezer gyalogos, 6 ezer lovas és néhány elefánt maradt.

Julius Caesar (i.e. 100–44) konzullá választásának idejére (i.e. 59) a meghódított területeken a légiók mozgatására fejlett úthálózattal rendelkeztek. Caesar átszervezte a légiókat és nehéz nyilak kivetésére alkalmas berendezésekkel és kőhajító gépekkel látta el őket. Az átszervezés és a felszerelés korszerűsége miatt növekedett a hadsereg anyagi szükséglete, ezért légióként 500 öszvérből álló szállító részleget szerveztek. A meneteket különös gonddal szervezték. A táborokat hajnalban, szükség esetén még éjjel hagyták el a légiók, a meneteket gondosan biztosították (elővéd, utóvéd) és ha az ellenséggel várható volt az összeütközés a menetet harcrendben hajtották végre, ilyen esetben a szállítórészleg közepén menetelt.

A logisztika első teoretikusaként aposztrófált *VI. Leontos* (886–912) bizánci császár úgy látta, hogy a logisztikához tartozik: „a hadsereg zsoldjának kifizetése, szakszerű felfegyverzése és felosztása, lőszerrel és hadi eszközökkel történő felszerelése, szükségleteinek időben és megfelelő módon való kielégítése, illetve a hadjárat minden egyes műveletének megfelelő előkészítése, azaz a hely és az idő meghatározása, a terep helyes felmérése a hadsereg mozgásának, valamint az ellenség ellenállóerejének szempontjából és ezeknek a funkcióknak megfelelően a saját haderő mozgásának és felosztásának szabályozása és elrendelése.”

A 17. század elején a kovás puska és a papírhüvelyes lőpor elterjedésével jelentős mértékben megnőtt a tűzgyorsaság és a tüzerő. A tűzfegyverek használatának általánossá válása miatt és a hadseregek létszámának jelentős növelésével a hadseregek anyagszükséglete is nagymértékben megnövekedett, így az ellátás problémája még nagyobb hangsúlyt kapott. Az utánpótlás folyamatos biztosítását csak a szállítóeszközök számának jelentős emelésével lehetett volna biztosítani, de ez esetben tovább növekedett volna a létszám és az anyagi készletek nagysága. A hadvezetések óriási élelmiszer- és anyagraktárakat hoztak létre, amelyek igen erős korlátot jelentettek a csapatok mozgatásában, a manőverek végrehajtásában. Ennek következtében alakult ki az „öt nap menetrendszer” elmélet, melynek lényege az volt, hogy nagyobb létszámú haderőt nem volt szabad ötnapi menettávolságnál messzebbre telepíteni az utánpótlást jelentő saját raktárbázisától. Ezt az elvet *M. J. Puységur* (1656–1743) francia tábornok írta le „A hadművészet alapelvei és szabályai” című művében.

Puységur a logisztika tárgyát és tartalmát a mozgás megszervezésében, a folyamatos anyagellátás összehangolásában jelölte meg. Szerinte a mozgás megszervezését, a folyamatos anyagellátás biztosítását csak megfelelő úthálózatra lehetett építeni, illetve alapozni. A napóleoni háborúk idejére ez az un.

„raktárélelmezési elv” nem volt tovább tartható, mivel gátolta a hadseregek mozgékonyágát. Ugyanakkor a folyamatos rekvirálás a megszállt területek lakosságának természetes ellenállása miatt tartósan nem volt járható út.

A hadrakelt seregek szükségleteinek kielégítését célzó tudományos igényességű kutatásokkal, az optimális ellátási módszereket kutató törekvésekkel, a 19. század elején találkozunk újra. Ekkor már a nagy távolságok áthidalása mellett, a tömeghadseregek ellátási igénye is sürgetővé tette az ellátás - utánpótlás elveinek kidolgozását. E kutatásokban kiemelkedő szerepet játszott a svájci származású *Antoine Henri Jomini* (1779–1869), a francia hadsereg tábornoka, aki a logisztika megnevezés alatt foglalta össze mindazokat a szervezési intézkedéseket, amelyekkel a vezérkar a stratégiai és taktikai elgondolásokat végrehajtatta.

Az 1838-ban írt „A háború művészetének kézikönyve” című művében a logisztikát a „*marechal des logis*”, a szállásmester feladatkörével azonosította. Ez alatt azokat a katonákat értette, akik a csapatok szállás — illetve táborhelyét meghatározták, a menetoszlopokat a helyi adottságok figyelembevételével felállították és kijelölték azok menetének irányát. Ahhoz viszont precíz számításokra volt szükség, hogy a hadjárat sikerének érdekében a menetoszlopokat úgy vonultassák fel, hogy a hadszíntér meghatározott pontjain találkozzanak. Az ő felfogásában és kora katonai gyakorlatában a logisztika „a csapatmozgások, csapatutánpótlások, valamint az erődítmények, szálláshelyek építésének gyakorlati művészete és alkalmazott tudománya”. Jomini célját az képezte, hogy megfogalmazza a csata (harc) logisztikai vonatkozásait és ily módon elérje a stratégiai és harcászati mozgékonyágot és meglepést. Munkájában a logisztikával kapcsolatban egy másik helyen úgy fogalmaz, hogy „a logisztika alapjában véve semmi más, mint a két másik (a stratégia és taktika) előkészítésének vagy alkalmazásának tudománya”.

A 19. században kibontakozó *ipari forradalom eredményeként* kialakult a gépi nagyipar és nagy ütemben fejlődött a mezőgazdaság. A milliós tömeghadseregek megjelenése és ellátási igényei, valamint a hadseregek fegyverzetében végbement forradalmi változások (huzagolt csövű tüzérségi fegyverek, a hátultöltős ismétlő puskák és géppuskák stb.) elterjedésével megnövekedett a hadianyag szükséglet, ugyanakkor a gőzgép alkalmazása, a vasút térhódítása jelentősen megnövelte a hadseregek *mozgatási és utánszállítási* lehetőségeit.

A vasúti szállítás katonai alkalmazása a gyalogság szerepét is felértékelte, hiszen a mozgékonyáguk és ezzel átcsoportosítási lehetőségük nagymértékben megnövekedett. A csapatok mozgása többé nemcsak a menetre korlátozódott, ugyanis a csapatszállítás révén hadműveleti területre is eljuthattak viszonylag gyorsan, akár nagyobb kötelékek is. Ennek lehettünk tanúi az észak-amerikai polgárháborúban, ahol már alkalmazták a szállítási grafikont. Az 1870–71-es orosz—francia háborúban Molthe tábornagy a porosz vezérkar főnöke a vasúti szállítási lehetőségeit mesterien alkalmazta a csapatok és az utánszállítás területén.

Az első világháború az addig viselt háborúk jellegétől már jelentős mértékben eltért. A fegyveres küzdelemben *az ember és ember elleni küzdelem dominanciája megszűnt*. A fegyvernemek és szakcsapatok struktúrája, szerepe megváltozott. Megjelent a páncélos technika és a légiere. A gépkocsik elterjedése előrevetítette a gyalogság gépesítésének lehetőségét, mely kezdetben az antant hatalmak hadművelleti anyagi manőverezését jelentette. A háború végére kimunkálták a gépkocsi szállító oszlopok mozgásának elveit.

Jomini eszméit először nem Európában, hanem az Egyesült Államokban fogadták be, ahol elméletét főleg a haditengerészetnél használták fel. Különösen az amerikai hadsereg második világháborús utánpótlási problémái tették szükségessé, hogy *matematikai megoldásokat* alkalmazzanak az utánpótláshoz kapcsolódó szállítási, rakodási és raktározási folyamatok során. Ennek egyik feltétele a számítástechnika fejlődése volt. A háború alatt kidolgozott matematikai tervezési modelleket (szállítás és útvonaltervezés, lineáris programozás) sikeresen alkalmazták. Az *operációkutatás* a második világháború elején Angliában keletkezett a hadsereg ellátását és a hadműveletek vezetését segítő tudományos módszerek kidolgozására. 1945 után a logisztika talaján kinőtt új tudomány szinte pillanatok alatt elterjedt a gazdasági és a műszaki élet minden területén, és a szükségletfelméréstől a raktározástól kezdve a termelés tervezésén át az elosztás tervezéséig máig is használják.

Matematikai szempontból az operációkutatás lényege a *modellezés és a szélsőérték keresés*. Azaz a különböző gazdasági, műszaki, társadalmi, stb. problémák megoldásában matematikai eszközökkel végzett *optimalizálás*. Az operációkutatással nyert eljárások segítségével minimalizálni tudták az áruelosztás költségeit, melynek során létrejöttek azok a modellek, amelyekkel többfokozatú elosztási struktúrákat alakíthattak ki. A számítástechnika széleskörű alkalmazásával optimalizálni tudták a költségeket és gazdaságossá tenni az egész ellátási láncolatot.

A NATO MOZGÉKONYSÁGI KONCEPCIÓJA

A mozgékonyág biztosításának szükségessége a NATO-ban

A NATO logisztikai doktrínája szerint: „A logisztika az erők mozgatásának és fenntartásának tervezési és végrehajtási tudománya”. A megfogalmazásból kitűnik, hogy a NATO az erők mozgatását is a logisztikához sorolja, ugyanis felfogása szerint a logisztikát *stratégiai kérdésként* kezelik, ennek eredményeként egyenszilárdság van a logisztikai támogatási képesség és a szűk értelemben vett harcképesség között. Ezért a Szövetség hadművelleti koncepciójának sarkkövét jelenti a *mozgékonyági koncepció*, melynek alapvető feltétele a szállítási képesség és amelyet NATO koordináció mellett nemzeti felelősséggel kell biztosítani.

Ez jelenik meg az *észak-atlanti szövetség hadászati koncepciójának* 53. pont-
48

jában, mely szerint: „...követelmény lesz a térségeken belüli és azok közötti mozgékonyosság, a megfelelő anyagi utánpótlási rendszer, beleértve a szállítási kapacitásokat. Elegendő mennyiségű anyagi készlettel kell ellátni a csapatok mindegyik típusát, hogy képesek legyenek a hatékony védelemre az új készletek beérkezéséig.” Majd később így folytatódik: „Ezen képességek megfelelő felhasználásához biztosítani kell majd a szükséges közlekedési vonalak feletti ellenőrzést, valamint a megfelelő anyagellátási és kiképzési rendszert. E vonatkozásban növekvő jelentőségre tesznek szert a polgári források.”

A *mozgékonyosság* több mint közlekedés és szállítás. A katonai erők és a hozzájuk tartozó logisztikai támogatás azon képessége, amely lehetővé teszi számukra a helyváltoztatást. Ez pedig a szárazföldi, tengeri és légi szállítási kapacitás, a vezetés és irányítás, a megerősítő erők szállításához és fogadásához szükséges eszközök teljes skálája, valamint a csapatok technikai ellátottságából származó ún. „önjáró” manőverező (harcászati mozgékonyági) képesség. Három kategóriája van:

- hadászati;
- hadműveleti;
- és harcászati mozgékonyág.

A mozgékonyáshoz szorosan kapcsolódik a *mozgatás* (szállítás) fogalma, amely az eszközöknek, a személyi állománynak (csapatoknak) vagy anyagi készleteknek a katonai tevékenység részét képező helyváltoztatáshoz tartozó tevékenysége. A *mozgatás irányítása* a személyi állomány és a szállítmányok közlekedési- szállítási útvonalon történő mozgatásának tervezése, útvonal kijelölés, a mozgás ütemezése és irányítása, illetve az ezen funkciókért felelős szervezet összessége. A közlekedés biztosítása tehát egyaránt szolgálja a csapatok és a logisztikai támogató rendszer felvonulását. A logisztikához való tartozását mégis az indokolja, hogy a csapatok felvonulása után a logisztikai biztosítás „foglalkoztatja” a közlekedést.

A teljes körű mozgékonyág biztosításának szükségessége a NATO közlekedési és szállítási tervezésében, a *Szövetség új stratégiájának* követelményeiből származik:

- a szövetséges haderők többnemzetiségű jellege, a közlekedési és szállítási erőforrások tekintetében koordinációt és együttműködést követel;
- a NATO haderők kiválasztásával járó rugalmasság és az alkalmazásának bizonytalansága behatárolja a közlekedés és szállítás részletes tervezési képességét;
- a katonai szállítási erőforrások korlátozottsága fontossá teszi a katonai és polgári hivatalok közötti szoros koordinációt.

Nagyon lényeges, hogy a logisztikai támogatás tervezését a kölcsönös kompatibilitás biztosítása érdekében a *hadműveleti tervezéssel* együtt és azzal párhuzamosan végezzék. Ebben a tekintetben külön hangsúlyt kell fektetni a hadműveleti mozgatási követelményeknek a katonai és a polgári támogatás tervezői számára történő meghatározására. Ez szoros együttműködést igényel a NATO katonai hatóságai között.

Mozgatási és szállítási alapelvek

A NATO mozgékonyágát biztosító közlekedési és szállítási tevékenységekre vonatkozó alapelvek az alábbiak:

- *kollektív felelősség*: A nemzeti és a NATO-hatóságok kollektíven felelnek a Szövetség tevékenységeit támogató mozgatásért és szállításért. A meghatározott felelősségek:
 - **NEMZETI FELELŐSSÉG**: A szállítási erőforrások beszerzésének, a nemzeti erők és a nemzetközi erők nemzeti összetevő részei szállításának tervezése, irányítása elsődlegesen nemzeti felelősség marad. Ezt az alapelvet az együttműködési, koordinációs és gazdaságossági szükséglet által kell összeállítani;
 - **NATO FELELŐSSÉG**: A NATO Parancsnokok felelősek az érintett haderők felvonulásának, fenntartásának és kivonásának az elindításáért, az elsőbbségi kategóriáinak a meghatározásáért, koordinálásáért és a zavarainak a megszüntetéséért.
- *koordináció*: A NATO, valamint a nemzeti katonai és polgári hatóságok közötti közlekedési és szállítási koordináció fontos és azt a megfelelő szinteken végre kell hajtani;
- *együttműködés*: A nemzeti és a NATO hatóságok közötti együttműködés létfontosságú. Ennek jellege két és többoldalú lehet;
- *gazdaságosság*: A logisztikai erőforrásokat eredményesen, hatékonyan és gazdaságosan kell felhasználni;
- *eredményesség*: El kell érni a katonai és polgári erőforrások optimális felhasználását. Figyelembe kell venni a légi-, tengeri- és a szárazföldi felszíni szállítási, egymást kiegészítő jellegű erőforrásokat;
- *rugalmasság*: A közlekedés és szállítás tervezésének és végrehajtásának képesnek kell lenni a hadműveleti helyzetekben és igényekben bekövetkezett változásokra;
- *szállítási kompatibilitás*: Amikor csak lehetséges, a mozgékonyági szerepkörű egységeknek és alakulatoknak a rendelkezésre álló szállítási erőforrásokkal kompatibilisnek tervezett eszközökkel kell rendelkezniük;
- *átláthatóság*: A nemzeti és a polgári, valamint a NATO hatóságok közötti információcsere nagy fontossággal bír a közlekedési és szállítási feladatok hatékony támogatásában;
- *hadműveleti elsőbbség*: A közlekedés és szállítás tervezését és végrehajtását úgy kell kialakítani, hogy eleget tegyen a feladat átfogó követelményeinek;
- *egyszerűség*: A terveket és az eljárási módszereket a lehető legegyszerűbb módon kell elkészíteni;

- *szabványosítás*: A sikeres közlekedés és szállítás egyik előfeltétele a szabványosítás. Ez éppen úgy vonatkozik a rendszerekre, adatokra és szoftve-
rekre, mint az eljárási módszerekre, berendezésekre és eszközökre.

Közlekedési és szállítási eljárások

Általános eljárások:

- a NATO és a nemzeti katonai és polgári hatóságok felelősek a NATO erők közlekedési és szállítási elveinek, eljárási módjainak valamint szervezeteinek kialakításáért;
- a katonai tevékenységet biztosító tervezést az összes szállítási módot felölelő, közös polgári és katonai alapon kell végrehajtani és koordinálni;
- a haderők felvonulásáért a nemzetek felelősek, ennek ellenére együtt kell működniük a NATO-val a kellő szintű koordináció és a NATO parancsnokok igényeinek kielégítéséért;
- a közlekedés és szállítás tervezését, végrehajtását az eljárási módszerek szabványosításával és összehangolásával támogatni kell (pl. határátkelés);
- a NATO hadműveletek közlekedési és szállítási tervezésének elsőbbséget kell biztosítani;
- törekedni kell a szállítási erőforrások, eszközök és infrastruktúra — ideértve a befogadó nemzeti támogatást — optimális kihasználását;
- az országokat felkérjük, hogy a nemzeti törvényhozás útján biztosítsák a közlekedési és szállítási erőforrások beszerzésének törvényi feltételeit (jogharmonizáció);
- a szállítási reakcióidő javítása érdekében figyelembe kell venni a készletek előre történő telepítésének lehetőségére;
- a NATO és a nemzeti katonai hatóságok biztosítják, hogy az összehangolt sérült kiürítést bevonják a mozgatási tervekbe;
- a nemzetek kötelesek, ott ahol szükséges és a katonai szállítási erőforrások nincsenek lekötve a nemzeti igények kielégítésére, az illetékes NATO parancsnok rendelkezésére felajánlani;
- a NATO és a nemzetek a Szövetséges Felvonultatási és Mozgatási Rendszer (ADAMS) tervezési eszközként fogják felhasználni a felvonulás tervezése és az információ átadás megkönnyítésére.

A hadsereg polgári támogatásának eljárási:

- a nemzeti és a NATO katonai közlekedési és szállítási szervezeteknek intézkedéseket kell hozniuk, hogy a hadműveleti biztosítás tervezése idején rendelkezésre álljanak a polgári javaslatok,
- a hadsereg igényelni fogja a Szövetség Védelem Polgári Tervezésének (CEP) közlekedési és szállítási területeinek szoros együttműködését,

- az országoknak intézkedéseket kell hozniuk a nemzeti katonai és polgári hatóságok közötti szoros és jól felépített együttműködés kialakítása érdekében.

Erőforrás beszerzésének eljárásai:

- a szállítási erőforrásokról való gondoskodásért elsősorban a nemzetek lesznek a felelősek. Az országoknak megfontolás tárgyává kell tenni:
 - a csatlakozást más országokkal kötött két vagy többoldalú egyezményekhez a közlekedési és a szállítási erőforrások tárgyában;
 - az illetékes Szövetséges Parancsnoksághoz való fordulást, hogy hozzájussanak más országok által rendelkezésre bocsátott katonai szállítási erőforrásokhoz;
 - megfelelő intézkedések meghozatalát, hogy béke-, válság- és háború időszakában hozzájussanak a polgári szállítási erőforrásokhoz (normális kereskedelmi gyakorlatot alkalmazva);
 - a polgári szállítási piac — a NATO Főparancsnokság értesítése alapján — egy központi koordináló testületen keresztül történő megközelítését;
 - intézkedések válnak szükségessé a polgári erőforrások ellenőrzésére és átirányítására, ha a kereskedelmi piac nem képes az igények kielégítésére;
 - azoknak a polgári erőforrásoknak az illetékes NATO hatóságok felé való bejelentését, amelyeket a koordinált felhasználásra bocsátanak rendelkezésre.
- a polgári szállítások piaci viszonyok között működnek, de szükséges közös intézkedéseket kidolgozni, amelyek biztosítják a polgári erőforrásokhoz való gyors és megbízható bevonására;
- a szállítási erőforrást igénybevevő országok kötelesek a költségtérítést rendezni, ha ilyen igény felmerülne.

A közlekedési és szállítási erőforrások vezetésének és irányításának módszere:

- a katonai közlekedési és szállítási erőforrások vezetése és irányítása a tulajdonos nemzetnél marad (ha nincs más megállapodás);
- a NATO Parancsnokság gondoskodik a kötelezettséget vállalt országok hadműveleti vezetésére és irányítására, továbbá megszabja a közlekedési és szállítási erőforrások részletes feladatait.

Hírközlési és automatizált adatfeldolgozási (ADP) támogatás eljárásai:

- biztonságos és interoperábilis hírközlési és automatizált adatfeldolgozási lehetőséget kell biztosítani;
- a NATO és a nemzeti közlekedési és szállítási hatóságoknak folytatni kell egy nemzeti és NATO hírközlési rendszer hálózatának kialakítását;
- az Automatizált Adatfeldolgozó Rendszereket időben el kell látni információval;

- folyamatos kapcsolatnak kell lennie a katonai és polgári szállítási hatóságok, valamint a hírközlési hálózatok között;
- a mozgatási és szállítási rendszerekkel foglalkozó hírközlési és automatizált adatfeldolgozó támogató programokat be kell építeni az Európai Szövetséges Főparancsnokság Vezetési és Irányítási Információs Rendszerébe (ACE ACCIS) és az észak-atlanti Vezetési és Irányítási Információs Rendszerbe (NACCIS).

Mozgatási és szállítási feladatok, felelősségek

NATO központ

A NATO központ a felvonuló erőknek a nemzeti felségterületen való átvonulására vonatkozó egyezmények időben történő megkötésével segíti a felvonulás tervezését és végrehajtását. A katonai és a polgári feladatok támogatása érdekében tanácsokkal szolgál a polgári szállítási erőforrások és a kapcsolódó infrastruktúra igénybe vehetőségével és felhasználásával kapcsolatban, továbbá felkérés esetén segítséget nyújt a polgári erőforrások beszerzésében.

A nemzetek

A KÜLDŐ NEMZETEK a NATO parancsnok hadműveleti követelményeinek figyelembe vételével tervezik és irányítják a nemzeti és a többnemzetiségű erők nemzeti komponensei mozgását.

Meghatározzák a mozgatási igényeket is, és megteszik a szükséges szállítási intézkedéseket; ezután az előrelátott szövetségi mozgatási változatok kielégítése végett, a Főbb NATO Parancsnokságok (MNC) számára megállapítják a nemzeti mozgatási és szállítási erőforrásokban jelentkező hiányokat és feleslegeket, valamint a prioritások teljesítése érdekében reagálnak a Főbb NATO Parancsnokságnak a szállítási erőforrások egy másik nemzet részére történő kiutalási igényeire.

A BEFOGADÓ NEMZETEK egy megfelelő szervezetet biztosítanak a mozgatás és szállítás, a NATO parancsnokságokkal és a szövetséges erőkkel történő koordinálására. A határok átlépésének megkönnyítésére megteszik a szükséges intézkedéseket és egyeztetést folytatnak a szomszédos országokkal.

A befogadó nemzeteknek, a nemzeti polgári-, katonai erőforrásoknak egy NATO hadművelet során a felségterületükön történő — a szállítási infrastruktúrára és a más kapcsolódó erőforrásokra vonatkozó — felhasználásának elősegítése érdekében, (a lehető legteljesebb mértékben) felül kell vizsgálniuk a tervekkel és a törvényhozással kapcsolatos követelményeiket is.

A VEZETŐ NEMZETEKÉ a vezető szerep a felvonulás, a fenntartási (utánpótlási) szállítások és a kivonás tervezésében és irányításában, a NATO által a nemzetekkel együttműködésben meghatározott mozgatási és szállítási feladatok vég-

rehajtásában, csakúgy, mint a többnemzetiségű csoportok és egységek számára szükséges szállítási erőforrások megszerzésében.

Amikor a befogadó nemzetnek nincs jogköre, vagy a befogadó és a küldő nemzetek között létrejött az egyezmény, a vezető nemzetek részben vagy teljes egészében elláthatják a befogadó nemzet feladatait és felelősségeit is. A kompenzáció és/vagy a költségtérítés az érintett felek közötti egyezmények tárgyát fogja képezni.

A főbb NATO parancsnokságok (MNC)

A főbb NATO parancsnokságok jelentik a mozdítási- és szállítási kérdések elsődleges érintkezési pontját. Ebben a funkcióban a parancsnokságok a többnemzetiségű mozdítási tervek kialakításával és a hadászati szállítási hiányokkal kapcsolatos, a nemzetekkel együttműködésben történő intézkedéssel koordinálják a nemzeti terveket. Emellett végrehajtják azoknak a mozdítási és szállítási erőforrásoknak az integrált alkalmazására vonatkozó elsőbbség meghatározó és egyeztetési tevékenységeket, amelyeket a NATO Katonai Hatóságai (NMA) tettek hozzáférhetővé kiosztott használatra.

Szükség esetén a főbb NATO parancsnokságok a szintjükön, a mozdítási és szállítási tevékenységek koordinálása, elsőbbségeinek meghatározása, valamint a zavarok kiszűrése érdekében felállíthatnak egy Szövetséges Mozdítás Koordinációs Központot (AMCC).

Az Alárendelt Területi Főparancsnokságok (MSC)

Az Alárendelt Területi Főparancsnokságok felelősek a befogadó nemzetekkel a mozdítási és szállítási direktíváknak, feladatoknak, felelőségeknek és eljárási módszereknek a regionális és alárendelt parancsnokságokon belüli kialakításáért és végrehajtásáért. Szükség esetén felállítanak egy Összhaderőnemi Mozdítás Koordinációs Központot (JMCC), továbbá a parancsok szerint megalakító parancsnokságként tevékenykednek a többnemzetiségű parancsnokság érdekében, együttműködésben a megnevezett vezető nemzettel és befogadó nemzetekkel.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] H. JOMINI: A hadviselés alapelveiről (részletek). ZMKA nyomdája, FK. Ölvedi Ignác ezds., 1973.
- [2] Az Észak-atlanti Szövetség Hadászati Koncepciója. NATO Kézikönyv, SVKI és NATO Információs Iroda, Budapest, 1995.
- [3] Hadművészet története. Tankönyv, Zrínyi kiadó, Budapest, 1986.
- [4] MC 336: A NATO mozdítás, szállítás és mozgékonyág irányítási alapelvei.
- [5] NATO Logisztikai Kézikönyv.