LOGISZTIKA ELMÉLET

NEMZETGAZDASÁG MINT A BEFOGADÓ NEMZETI TÁMOGATÁS ÉS A NEMZETI TÁMOGATÓ ELEM BÁZISA

Báthy Sándor [1]

A címben szereplő fogalmak ilyen komplex összekapcsolását a Nemzetvédelmi Egyetem Logisztikai tanszékén több év óta különböző aspektusokból vizsgáltuk.

Először a Magyar Műszaki Kontingens ellátási rendszerén keresztül igyekeztünk megközelíteni a problémát, arra helyezve a hangsúlyt, hogy meghatározzuk azokat a peremfeltételeket és lehetőségeket, melyek között. A honvédségi és a nemzetgazdasági logisztikai támogatás a NATO-országok partnereként működhet a katonai kötelékek érdekében.

Később partneri viszonyba kerültünk a Brit Királyi Logisztikai Hadtest Iskolájával és a velük folytatott közös gyakorlásokon a Befogadó Nemzeti Támogatás teljesen új dimenziói tárultak fel előttünk. Lehetőséget kaptunk arra, hogy megismerjük egy NATO-ország elvárásait a partnerország logisztikai támogatásával szemben és szembesülhettünk a magyar jogrend, a nemzetgazdaság és a honvédelem logisztikai rendszerének hiányosságaival a vizsgált területeken. A több év óta folytatott gyakorlások mindegyike tartalmazott új elemeket; ugyanakkor sok olyan következetesen visszatérő probléma is jelentkezett, aminek közzététele elgondolkoztathat bennünket, akik akár beosztásukból eredően, akár a tudományos gondolkodás igényével foglalkoznak a logisztikai doktrína két fontos elemének: a Befogadó Nemzeti Támogatásnak (BNT) és a Nemzeti Támogató Elemnek (NTE) a vizsgálatával.

Mindenekelőtt pár szóban szeretnék szólni arról, hogy milyen hadműveleti helyzetbeállítás kapcsán vizsgáltuk a Magyar Nemzet-

---

1.Prof. Dr. Báthy Sándor ezredes, ZMNE logisztikai tanszékvezető, egyetemi tanár

gazdaságot és honvédségi logisztikai bázist, mint a Befogadó Nemzeti Támogatás alapját. Ennek lényege, hogy Nagy-Britannia a dél-szláv válság rendezésében vállalt szerepének erősítése érdekében mintegy 33 000 főből és 12 000 db technikai eszközből álló erőt csoportosít a Balkánra, amihez a Magyar Köztársaság területét használja fel összpon-tosítási körletként és a hadműveleti logisztikai bázis kialakításához. E fela-dat végrehajtásához a gyakorláson részt vevő hallgatók, - akik a Brit Logisztikai Iskola tanfolyamán vettek részt és beosztásukat tekintve dandár logisztikai főnöki szinten álltak, - szembesültek a Magyarország területére történő felvonulás, az itteni elhelyezkedés, kiképzés és felkészítés, a hadműveleti területre történő előrevonás, valamint a hadműveleti területen működő erők Magyarország területéről történő ellátásának problémájával.

Ennek kapcsán feldolgozták:

- a technikai eszközök és a személyi állomány szállításának kérdéseit vízi, vasúti és légi közlekedési eszközökön, valamint közúton,
- értékelték Közép-Európa vasúti hálózatának kapacitását nyugat-kelet irányban,
- a "SOFA" egyezmény hatályát Magyarországgal kapcsolatban,
- a magyar beléptető határállomások felszereltségét,
- a lehetséges kirakóállomások paramétereit a célkörletek térségeiben,
- a Dunántúl vasúti hálózatának lehetőségeit észak-dél irányban,
- a vasúti közlekedés helyzetét Trieszt és Magyarország között,
- néhány dunántúli magyar és volt szovjet repülőtér befogadó kapacitását,
- a folyami és tengeri szállítás lehetséges változatait,
- a magyarországi elhelyezés (táborépítés) lehetőségeit,

- a magyar közlekedési, egészségügyi és anyagi szolgáltatási kapacitások lehetséges igénybevételének kérdéseit, mennyiségi és minőségi paraméterek alapján.

Természetesen az öt gyakorlás során, ahol gyakorlásonként 3-3 munkacsoport (szindikátus) dolgozta fel a hadműveleti feladatot, rendkívül különböző kérdések vetődtek fel. Ezekre a kérdésekre úgy próbáltunk reagálni, hogy a szindikátusokhoz egy-egy összekötő tisztet küldtünk a magyar hallgatók közül, akiket jó előre a Logisztikai Igazgatóság segítségével megpróbáltunk felkészíteni a reális igényekre, illetve a hadszíntér logisztikai támogatási lehetőségeire.

Számoltunk azzal, hogy az összekötő tisztek ismeretei a felkészülés ellenére is végesek, valamint nagyon jelentősen függnek előképzettségüktől és tanulmányaiktól is. Ezért annak érdekében, hogy a szindikátusok viszonylag homogén képet kapjanak a Befogadó Nemzeti Támogatás lehetőségeiről, létrehoztunk egy úgynevezett befogadó nemzeti támogatást szervező csoportot, akik folyamatosan értékelték az angol fél igényeit és a nemzetgazdaság lehetőségeit. Ezek elemzéséből alakították ki azokat a tájékoztató adatokat, melyekkel a szindikátusok számolhattak a befogadó nemzeti támogatás vonatkozásában.

Az angol fél részéről megfogalmazódó kérdéseket több szempont szerint kellett már a gyakorlat előkészítése időszakában is az angol és a magyar helyszínen is értékelnünk. Mindenekelőtt a Befogadó Nemzeti Támogatás általános elveit kellett tisztáznunk, azokat a peremfeltételeket, amelyeket egy NATO-hoz tartozó ország, mint küldő ország és egy nem NATO-hoz tartozó, de a békepartnerség programjában részt vevő és csatlakozási szándékát kinyilvánító ország, mint befogadó nemzet jogrendje és harmonizálatlan viszonyai lehetővé tesznek. Ennek szellemében a lehető legspecifikusabban kellett értékelnünk az angol fél igényeit és saját lehetőségeinket.

Rendkívül szoros koordinációt valósítottunk meg annak ellenére, hogy a gyakorlás természetéből adódóan nem volt NATO-parancsnokság, aki mintegy koordináló szerepet tölthetett volna be a két fél megállapodása során. Az angol fél - mivel nem éles helyzetről volt szó - fenntartás nélkül elfogadta az általunk felajánlottak minőségi paramétereit, ugyanakkor

kérdéseikből és abból az anyagellátási körből, amit igényeltek, következtetni lehetett arra, hogy adott esetben minden anyag tekintetében pontos standardokhoz kötik a megállapodást, ráadásul úgy, hogy a minőségellenőrzés jogát is fenntartják maguknak. *A Befogadó Nemzeti Támogatásról* a hallgatók nem kötöttek megállapodást, hiszen a gyakorlás a végrehajtói szférában zajlott; így az alájátszó magasabb parancsnokság közléseit kész tényként fogadták el. Végül pedig általános elvként lehet és azt hiszem, kell is kezelni azt a törekvést, hogy a küldő nemzet - (függetlenül attól, hogy NATO tagország vagy nem NATO tagország a befogadó nemzet) - kénytelen a Befogadó Nemzeti Támogatás meghatározó elemeinek (közlekedési hálózat, repülőtér, elhelyezés, esetleg kórház ellátás) igénybevételére és amikor csak lehetséges és bizalma van iránta, a hatékonyság érdekében törekszik a Befogadó Nemzeti Támogatás egyéb, megítélésem szerint nem alapvető szolgáltatásainak igénybevételére is (víz, élelmiszer, üzemanyag, stb).

Az általános elveken kívül érzékelhetőek voltak olyan elvek is, amelyek szinte kizárólagosan a küldő nemzethez kapcsolódtak.

Ezek :

- pontosan megfogalmazott, körülhatárolt igényeket kell közvetíteni a befogadó nemzet felé,
- a Befogadó Nemzeti Támogatást igénylő minden szervezetről és a közben bekövetkező változásokról is pontosan tájékoztatni kell a befogadó nemzetet,
- végül pedig a küldő nemzetnek (és nem a NATO-parancsnokságnak) kell viselnie a felelősséget saját szervezetei teljeskörű ellátásáért, köztük az ennek részét képező befogadó nemzeti támogatásért is.

A befogadó nemzet működési elvei is külön említést érdemelnek. Talán a legfontosabb elv, hogy saját lehetőségeit, kapacitásait pontosan, mondhatni korrektül adja meg a támogatást igénylőnek és természetesen ugyanígy tájékoztassa a bekövetkezett esetleges változásokról is. Az általunk tartott gyakorlásokon nem került feldolgozásra, de evidenciaként kezel-

nik, hogy ugyanezekkel az adatokkal a műveletet vezető NATO-parancsnokságnak is rendelkeznie kell. Nevezetesen :

- Az angol fél igényeiből érzékelhető volt, hogy a Befogadó Nemzeti Támogatás egyes elemei között (anyagellátás, egészségügyi ellátás, stb.) a szükséges koordinációt a magyar félnek kell viselnie; sőt a polgári és a katonai ellátó források egy rendszerben történő kezelése is a befogadó nemzetet terheli. Láthatóan megnyugtatta őket, hogy Magyarországon e feladatok koordinálására létrehozták a Logisztikai Igazgatóságot, amely rendelkezik azokkal a képességekkel, lehetőségekkel és jogosítványokkal, hogy a küldő nemzetek érdekében koordinálja a Befogadó Nemzeti Támogatás erőit és eszközeit.

- Végül, de nem utolsósorban fontos elvnek tekinthető a befogadó nemzet minőségbiztosítási kötelezettsége. Annak ellenére, hogy "csak törzsgyakorlásról volt szó", érzékeltette az angol partner, hogy valamennyi szolgáltatási, ellátási területen kívánatosnak tartaná, ha az általa ismert és elismert szabványoknak megfelelően szervezhetnénk támogatását. Ebből az is következik, hogy a befogadó nemzetnek vagy meg kell felelnie a NATO-ban honos szabványoknak, vagy saját minőségét el kell fogadtatnia a szövetség többi tagjával. Nagyon messzire vinne és valószínűleg nem ennek a cikknek a témájához tartozik, hogy a logisztikai támogatás terén milyen minőségbiztosítási feladataink vannak, de az mégis szembetűnően kiderült, hogy elengedhetetlen egy pontos anyag-, eszköz- és termékazonosítás elvégzése, illetve olyan precíz megfelelőségi azonosítói rendszer kialakítása, amely a logisztikai támogatás valamennyi területén mindkét fél számára megbízható tárgyalási és eljárási alapot jelent.

Ezután szeretném megismertetni az olvasót azokkal a kérdésekkel, illetve kérdéscsoportokkal, amelyek mondhatni visszatérő elemek voltak az angol fél munkacsoportjaiban. Ezekből a kérdésekből első rátekintésre is kiolvasható, hogy teljes bizalommal fordultak a hallgatók a Befogadó Nemzeti Támogatás felé, fenntartás nélkül (szinte NATO-országként) kezelték a nemzetgazdaságot és a Magyar Honvédséget egyaránt. Ugyanakkor megállapítható az is, hogy igényeikben gyakran támasztottak

olyan követelményeket, illetve éreztettek olyan feltételezéseket, amelyek egyrészt nem feltétlenül tartoznak a Befogadó Nemzeti Támogatás körébe, másrészt akkor sem feltétlenül kell biztosítanunk, ha erre lehetőségünk lenne. Ezek adott esetben azok a kérdések, amelyekre mint legfőbb egyeztető az illetékes NATO-parancsnokság állásfoglalása adná meg az ajánlást.

Ezután kérem nézzék meg a feltett kérdéseket azok különösebb rendszerezése nélkül:

1.) Lehetséges-e üzemanyag szállítás a két fent kijelölt repülőtérre hazai forrásból ?

2.) Élelmiszer ellátás az alábbiak szerint: C+1 -től 2000 főre napi 2000 fős növekedéssel a C+9 napig Sármellékre, C+10- től 1000 főre napi 1000 fős növekedés mellett a C+15 naptól összesen 23000 főre 6 elhelyezési helyre. Biztosítható-e és mennyi idővel korábban kell igényelni ?

3.) Tudnak-e biztosítani C+1 -től C+50 -ig 20db autóbuszt 2 váltás sofőrrel?

4.) Tudnak-e biztosítani nehézgépszállító szerelvényeket C+34-C+50 között?

5.) A konvojok mozgatásához szükséges-e rendőri biztosítás, ha igen megoldható-e C+45 és C+50 között?

6.) Tolmácsigény C+1 - C+50 44 fő, C+50-től 5 fő. Biztosítható-e?

7.) Megoldható-e 48 t. ruházati anyag heti egyszeri tisztítása?

8.) Biztosítható-e WC az alábbi mennyiségben C+1-re 50 db Sármellék repülőtérre, C+3-ra 30 db Szentkirályszabadja repülőtérre, 200 db Hajmáskérre, C+4-re 50-50-50 db a gyakorlótér területén kialakításra kerülő táborokba. Konténeres fürdési lehetőség a fenti helyekre biztosítható-e?

9.) Biztosítható-e szemétszállító konténer repterenként 10 db, Hajmáskér 40 db, gyakorlótéri táborokba 10-10 db?

10.) Tudnak-e biztosítani 13 db fagyasztó konténert az alábbi bontásban: települési helyenként 2 db+1 db a Sármelléki repülőtérre?

11.) Engedélyezhető-e a brit logisztikusoknak látogatás a sármelléki reptéren? Kihez kell engedélyért fordulni?

12.) Az állomásoztatáshoz szükséges feltételek tárgyalását a holnapi nappal meg akarja kezdeni a brit fél. A logisztikai igazgatóságról kérnek egy csoportot, akivel a tárgyalásokat meg tudják kezdeni. Milyen adatok szükségesek?

13.) Felkereshetnek-e közvetlenül önkormányzatokat, helyi szerveket, vállalkozókat vagy mindenben csak a logisztikai főigazgatóságra támaszkodhatnak?

14.) Elszállásolási lehetőség 18000 fő részére nagyatádi laktanyában november 20-tól?

15.) Kérjük a következő műszaki építőanyagok biztosítását: homok, kavics, fa (összesen 1000 tonna mennyiségben).

16.) HNS [2] tudja-e biztosítani? Ha igen, a szállítást tudja-e biztosítani Magyarországon és Boszniába ? Mennyi idő alatt tudja biztosítani a kért anyagokat?

17.) Sármellék közelében található-e 6 vasúti rakodó napi 4 vonat ki- és berakással?

18.) Taszár közelében ugyanez a kérdés?

19.) Mennyi ideig tart felépíteni egy 600 fő befogadására alkalmas konténer-tábort?

20.) Mennyi hűtő gépjárművel rendelkezik a MH?

21.) Mennyi katonai technika kirakására alkalmas vasútállomás található a lőtér közelében?

22.) Lehetséges-e katonai szállítás a Dunán?

23.) Hány db nehézgépszállító szerelvényt tudunk biztosítani? (körülbelüli adat 40 és 80 tonnás)?

24.) A számításba vehető határátkelőhelyek átbocsátóképessége (szerelvény/nap) az alábbi átkelőhelyeken: Hegyeshalom, Murakeresztúr, Magyarboly, Gyékényes.

2.HNS = BNT=Befogadó Nemzeti Támogatás

25.) Lehet-e lőszerrel málházott harckocsit közúton szállítani Magyarországon? Milyen távolságra van egymástól Sármellék és Trieszt?

26.) Van-e konténerrakodó bérleti lehetőség? Konténerrakodó és szállítójárműre, vagy csak rakodógépre van szükség? Milyen konténerhez kell? 20 tonnás? 5 tonnás?

27.) Hány db vasúti és közúti átkelési lehetőség van a Dráván és hol?

28.) Kérjük megadni: Letenye-Nagykanizsa-Zalaegerszeg-Vasvár-Jánosháza-Veszprém-Székesfehérvár, Barcs-Nagyatád-Böhönye-Marcali-Balatonkeresztúr-Siófok-Székesfehérvár, Nagykanizsa-Balatonkeresztúr útvonalakon a használati korlátozásokat.

Használatbavételhez részletesen, ha vannak:

- magassági korlátozásokat,
- szélességi korlátozásokat,
- súlykorlátozásokat.

Különös tekintettel a KRESZ által előírt szabályzókra és a kért útvonalon az esetleges további korlátozásokra.

*Szállítási követelmény:*4 méter magasság, 19,6 méter hosszúság, 3,7 méter szélesség, 100 tonna súly (tank és tréler együttesen).

Kérjük a szállításhoz szükséges feltételeket! Ha a kért útvonalak nem használhatóak, akkor kérünk lehetséges megoldást a határátkelőhelytől Várpalotáig.

29.) Megoldást kérünk a következő kérésekre:

- Táborozási körletet 5256 fő részére Várpalota körzetében a gyakorlótéren október 8 -tól november 23-ig, éleslövészet nélküli gyakorlat végrehajtására.

- Lőtérhasználat biztosítását az épített célok felhasználásával november 9-től november 23-ig, 32 db 155 mm önjáró löveg és 100 db hk részére.

- Továbbá épített szálláshelyet 4100 fő részére Várpalotán vagy Hajmáskér körzetében október 8-tól november 23-ig.

Kérjük az alábbi technikai eszközök elhelyezésének biztosítását a helikopter ezrednél:

10 db CHINOOK (nehéz helikopter), 10 db PUMA (közepes helikopter), 487 fő állomány elhelyezését október 8-tól 12 hónapon keresztül.

- Továbbá kérjük a fenn említett helikopterek repülő-üzemanyag ellátását.

- Kérjük 3000 fő elhelyezését Hajmáskéren katonai laktanyában vagy egyéb épületekben november 23-tól 12 hónapon keresztül.

- Kérünk lehetséges elhelyezési körletet 18 000 fő és a Boszniába átdiszlokáló hadosztály technikai eszközei részére november 20-tól az átcsoportosítás időtartamára Kaposvár, Taszár, Nagykanizsa körzetében. A gépjármű mennyiség átszámítva 36 km-es oszlopot jelent. Ehhez kell elhelyezési körletet biztosítani.

30.) Kérjük 2275 fő elhelyezését Nagykanizsa laktanyában november 13-tól egy évig. Kérünk biztosítani 7 liter/fő/nap ivóvizet, a szennyvíz elszállítását és tábori WC-k biztosítását.

31.) Kérünk minden információt a csákvári repülőtérről. Méretek, a körzetben lőszertárolásra alkalmas épületek, raktárak, illetve kialakításra alkalmas területek.

32.) Mekkora a vasúti űrszelvény mérete? Lehet-e vasúton szállítani 100 tonna tömegű járművet, amelynek szélessége 4 méter? Maximális tömeg, ami vasúton szállítható 80 tonna. A 4 méter szélességű rakomány szállítható.

33.) HNS tud-e biztosítani a brit erőknek 95 430 liter ivóvizet 1 vagy 2 literes palackokban. A HNS tudja-e biztosítani a tartályos ivóvíz szállítását és raktározását azokon az állomáshelyeken, amelyek nem rendelkeznek vezetékes ivóvíz-ellátással. A HNS tud-e biztosítani vízszállító járműveket? Ha igen, akkor kérjük a szállítási kapacitást, a biztosítható gépjárművek mennyiségét, és azt, hogy ezek a járművek boszniai szállításra igénybe vehetők-e.

34.) A HNS tudja-e biztosítani a teljes egészségügyi ellátást a következő területen: Hajmáskér, Várpalota, Székesfehérvár, Budapest, Siófok, Andocs, Kaposvár, Nagyatád, Labod, Barcs ? Melyek az igénybevehető kórházak? A Brit Hadsereg köthet-e ellátási megállapodást a felvonulási területen lévő kórházakkal? Ha igénybe vehetik ezeket a kórházakat, *akkor szeretnék tudni, hogy:*

- hol helyezkednek el,
- rövid referenciák, ismertetők,
- kórházak nevei, és címei,
- képességeik (kórházi osztályok száma, megnevezése, ágyszámok)

35.) A HNS képes-e biztosítani üzemanyag tartályokat a következő üzemanyagfajtákkal.

Felcsúton, illetve civil tároló helyen: dízelolaj: 1 685 000 liter, benzin: 256 000 liter, repülő-üzemanyag: 483 000 liter.

HNS tudja-e biztosítani az üzemanyagok eljuttatását a magyarországi állomáshelyekre, illetve Boszniába? Ha igen, akkor mennyi a maximális szállítási képesség (a kért mennyiségeket figyelembe véve)?

36.) Balatonkiliti igényelhető-e alternatív repülőtérként helikopterek számára? Lehetséges-e ott lőszer tárolása? Szentkirályszabadja alkalmas-e C-130-ok fogadására? Ha igen, akkor mennyi a napi maximális mennyiség? Milyen munkákat kell elvégezni a sármelléki repülőtéren a vasútvonal felújításához? Mennyi időt vesz ez igénybe? Hozzávetőlegesen mennyibe

kerül? A HNS tud-e biztosítani csomagkirakáshoz és rakodáshoz eszközöket, kis targoncákat? Ha igen, milyen típusokat és milyen teherbírásúakat?

37.) A brit csapatszállító repülőgépek igénybe vehetik-e a repülőteret? A repülőtér képes-e fogadni 8-10 személyszállító repülőgépet és kb. 2000 katonát? A HNS tud-e biztosítani autóbuszt a 2000 katona repülőtérről elhelyezési körletbe történő szállításához, Hajmáskérre, illetve Várpalota körzetébe? Lehet-e a repülőtéren elhelyezést biztosítani? Ha igen, akkor hány fő részére? Használhatják-e a repülőteret a brit C-130 típusú repülőgépek kirakóállomásként és elosztópontként? Lehet-e a repülőtéren található fedett és védett raktárakat vagy repülőgépparkolókat lőszerek raktározására használni, amíg tart a csapatok mozgása a kiképző területre? A HNS tudja-e biztosítani a lőszerek és egyéb anyagok szállítását Sármellékről Hajmáskérre, illetve Várpalotára? Használhatóak-e a repülőtéren lévő hangárok szállásként, illetve adminisztrációs irodaként? A HNS biztosítja-e a brit repülők üzemanyag feltöltését a repülőtéren?

38.) Vásárolhat-e a brit hadsereg közvetlenül élelmiszer nagykereskedelmi láncoknál 24 000 ember ellátására húst, zöldségféleségeket, brit termékeket, mint például kukoricapehely vagy zöldbab stb., vizet? Tudnak-e alkalmazni magyar munkaerőt konyhai munkára? Mi ennek a feltétele? A szemét elszállítása és ürítése milyen módszerrel és szabályzók alapján történhet?

39.) Kérjük a következő információkat a tapolcai repülőtérről:

*Pálya:*darabszáma, felülete, hossza, megközelítési lehetősége vasúton, közúton. Lehetséges-e lőszer tárolása a repülőtéren vagy környékén?

A feltett kérdések tulajdonképpen összesítések abban a vonatkozásban, hogy a különböző csoportok kérdéseit gyűjtöttük össze, legtöbb esetben elhagyva a hasonló tartalmú vagy értelmű kérdést. Ez azt jelenti, hogy ez a fésületlen kérdéshalmaz egy körülbelül négyszer ötször nagyobb kérdésmennyiségből gyűlt össze. Érzékelhető, hogy a hallgatók a felkészítő foglalkozás mellett sem uralják kellő szinten Magyarország katonaföldrajzát, ennek megfelelően több hibás kérdést is feltettek, melyeket a szindikátusokba delegált összekötőtisztek már a helyszínen helyesbítettek. A feltett kérdésekből elemzésük után mégis viszonylag pontos kép alakítható ki arról, hogy a Befogadó Nemzeti Támogatás

lehetőségei vonatkozásában elsősorban a közlekedés, a szállítás, az elhelyezés, a kommunális ellátás, az egészségügyi támogatás és csak utolsósorban az anyagellátás és egyéb szolgáltatás jelentkezik. Úgy gondolom, hogy ezek az arányok általában jellemezhetik a nemzeti befogadó támogatás szerkezetét, utalhatnak egyes támogatási helyek mélységére és körvonalazhatják azokat a munkákat, amelyeket a leendő NATO tagságot megelőzően; annak bekövetkezése után pedig kötelezettségszerűen el kell végeznünk a nemzetgazdaság és a honvédség felkészítése érdekében.

Természetesen a Befogadó Nemzeti Támogató csoport a felvetődött kérdések mindegyikére igyekezett a küldő országot kielégítő, lehetőleg megnyugtató, ugyanakkor a reális helyzetet tükröző választ adni. Most csak néhány olyan kérdést szeretnék említeni, amelyek saját helyzetünk elemzéséhez, a jövőbeni önértékelő munka elvégzéséhez némi adalékot adhatnak.

Mindenekelőtt le kell szögezni, hogy az ez irányú munka nem új keletű, nem a Befogadó Nemzeti Támogatás mint NATO-fogalom megjelenésével egyidős, hanem a Varsói Szerződés szövetségi rendszerének időszakától datálódik. Csak a fiatalabb olvasókat szeretném emlékeztetni arra, hogy Magyarország a délnyugati hadszíntér irányában a szövetség tagjaként fontos szerepet játszott a szövetséges csapatok felvonulásában, csapataik hazánk területén történő állomásoztatásában, logisztikai (abban az időben hadtáp és technikai) erő és eszközforrásainak biztosításában. Ennek előkészítése és folyamatosan megfelelő szinten tartása az úgynevezett EFE[3] ajánlások, illetve a kötelezettség vállalást szerződési rangra emelő PROTOKOLL alapján történt.

Ezen szerződési kötelezettségekből kiindulva a magyar állami és katonai vezetés tervszerű hadszíntér-előkészítő munkát tervezett és valósított meg, melynek keretében a vezérkari követelményeknek megfelelően (ami összhangban volt az EFE ajánlásokkal) készítették fel a szövetséges csapatok igényei kielégítése érdekében az ország közlekedési hálózatát, egészségügyi hálózatát, repülőtereit, szállítóeszközeit, anyagellátó bázisait, stb.

A leírtakból látható, hogy a Befogadó Nemzeti Támogatás igényei is elsősorban a jelzett területeken fogalmazódnak meg. Mégis belátható,

---

3.EFE : Egyesített Fegyveres Erők, teljes fogalomként a Varsói Szerződés Egyesített Fegyveres Ereje

hogy a hadszíntér-előkészítés mondjuk 1989-es állapota nem adaptálható 1998-ra. Nemcsak azért nem, mert a közel tíz év alatt ilyen irányú hadszíntér-előkészítő munka természetesen nem folyt, hanem azért sem, mert a leendő új szövetségesek minőségi és mennyiségi igényei beláthatóan mások lesznek, mint a Varsói Szerződésben elfogadottak.

Az azonban elengedhetetlenül szükséges, hogy még a csatlakozás előtt a tárgyalások időszakában pontosan felmérjük lehetőségeinket annak érdekében, hogy nehogy túl ajánlkozzunk, illetve eleve kizárjuk a számunkra gazdaságtalan igények támasztását.

Érdekes volt tapasztalni, hogy a viszonylag fejlett vasúti fővonalhálózat milyen körülményesen csatlakozik a határállomások korszerűtlen technológiájával és ez milyen mértékben lassítja a vasúti szerelvények átvételét. Ugyanakkor megnyugtató volt, hogy az angol fél a szemrevételezések során elismeréssel nyugtázta a vasút-közút kapcsolatot, valamint az átrakási lehetőséget is. A dunai szállítás lehetőségével egyszerűen nem számoltak, mikor tudomást szereztek a magyar folyami kikötők állapotáról. Ugyanígy alkalmatlannak ítélték saját céljaikra a részükre bemutatott raktárainkat is. **Érdeklődést tanúsítottak a logisztikai szolgáltató központok iránt is, azonban ezek katonai célú igénybevételét nem tudtuk számukra demonstrálni.** Az egészségügyi szolgáltatások tekintetében érzékelhető volt a Befogadó Nemzeti Támogatásra való utaltság, ugyanakkor csak megfelelő minőségbiztosítás mellett (ISO 9000 ill. 9002) szerették volna ezek igénybevételét tervesíteni. Ugyanez igaz az élelmiszer, az üzemanyag, stb., vonatkozásában is azzal a különbséggel, hogy ezeknél csak a gazdaságosság kényszere jelentkezett a küldő nemzetnél, de ezt megítélésünk szerint nem tekintették különösebb akadálynak.

Meglepetéssel tapasztaltuk, hogy a sármelléki egykori szovjet repülőteret, amely kisebb turistagépek vonatkozásában ma is üzemel alkalmasnak találták és némi átalakítás után néhány nap múlva alkalmasnak tekintették valamennyi szállítógépük fogadására.

Ha össze akarnám foglalni, hogy a küldő nemzet igényei mire irányultak és kiszűröm belőle a Befogadó Nemzeti Támogatás körébe nem tartozó problémákat egy sor olyan összetett kérdést kapok, melyek mindegyike külön fejezetét képezi a Befogadó Nemzeti Támogatás lehetséges előkészítésének.

Ezeket fontossági sorrend nélkül és elsősorban a britek igényeire támaszkodva az alábbiakban látom:

- egy olyan befogadó nemzeti támogatás szervező integrált szerv léte (pl. Logisztikai Igazgatóság), aki valamennyi jogosítvánnyal rendelkezik ahhoz, hogy a küldő nemzettel és természetesen a megfelelő NATO-parancsnokság képviselőjével tárgyaljon és a döntéselőkészítő, szerződéskötési előkészítő munkát elvégezze a Befogadó Nemzeti Támogatás kérdéseiben, ugyanígy ennek a szervnek kell jogosítvánnyal rendelkezni ahhoz, hogy koordináljon az egyes tárcák között és szükség esetén a biztosítás operatív szervezési feladatait is ellássa,
- a közlekedési alágazatok a kapcsolódó infrastruktúra, valamint ezek illeszkedése igénybevétel tekintetében a nemzetközi szabályozásokhoz,
- raktározás, szállítmányozás, vámolás ezek építésének, bérlésének és a szolgáltatás igénybevételének feltételei,
- karbantartó, javító lehetőségek igénybevétele,
- objektumok, menetoszlopok, szállítmányok őrzése, védelme, kisérése,
- gyakorlópályák, lőterek bérleti jogának megszerzése,
- kommunikációs infrastruktúra biztosítása,
- szerződéskötési, jogi, KRESZ felkészítés, szaktanácsadás igénybevételének lehetősége,
- kereskedelmi, szolgáltatási és munkaerő piac információi, ezek ajánlatai igénybevételük jogi keretei,
- humán erőforrások, kulturális lehetőségek ajánlása,
- kapcsolattartás lehetősége minisztériumokkal, főhatóságokkal,

- Magyarországon beszerezhető termékek listája, minőségbiztosításuk rendje, azok ellenőrzésének szabályai, termékazonosításuk, stb.

Ha figyelembe vesszük az MC 334/1 1998-ban megjelent magyar nyelvű fordítását *"A Befogadó Nemzeti Támogatás (HNS) tervezésének NATO alapelvei és módszerei"-ről,* valamint "ALP-12" mely ennek tervezéséhez és előkészítéséhez szükséges okmánymintákat és példákat is tartalmazza, arra a következtetésre juthatunk, hogy az angol fél által feltett kérdések döntő hányada jogos és a NATO-ban elfogadott nemzeti támogatási igényre irányul.

A biztosítási oldal tekintetében röviden úgy lehet összefoglalni a helyzetünket, hogy a Befogadó Nemzeti Támogatás legfontosabb elemeivel, úgymint közlekedés, elhelyezés, egészségügy, anyagi eszközök és a szolgáltatások számításba vehető köre rendelkezünk. A meglévő kapacitásainkat azonban nem tudjuk NATO-konform minőségben bemutatni, arra pedig még elképzelésünk sincs, hogy a szolgáltatásaink piacképességét megfelelő marketing munkával ismeretterjesztő kiadványokon keresztül próbáljuk meg "piacképessé tenni".

Ugyanakkor elvitathatatlan az a tevékenység és az ezzel párhuzamosan megszületett elméleti és gyakorlati fejlődés, ami az amerikai és a többnemzetiségű logisztikai erők magyarországi tartózkodása következtében jelentkezett a polgári és a katonai ügyintézés és NATO-kompatíbilis eljárások alkalmazása terén.

Ilyen felfogás szerint kezelve a Befogadó Nemzeti Támogatás problémakörét csak üdvözölhetjük azt a NATO-elképzelést, mely a nem NATO országok részvételét is lehetővé teszi ebben a rendszerben, lehetőséget biztosítva arra, hogy az adott országok felkészüljenek egy ilyen hadászati biztosítási feladatra. ***A mi gyakorlataink során érzékelhető volt, hogy ez a felkészülés nem egyszerűen az ipar, a kereskedelem, a gazdaság, a szolgáltatások felkészítését jelenti, hanem egy olyan gondolati felkészülést is magában hordoz, amely ötvözi a katonai szükségletek logisztikai problémáit a felvonulás, a krízishelyzet vagy akár az 5. Cikkely viszonyai között, valamint a piacgazdaság nemzetgazdaságonként speciális körülményeit.***

Megítélésünk szerint ennek meghatározó láncszeme a jogharmonizáció, amit természetesen követnie kell egy saját de nemzetközileg elfogadott minőségbiztosításnak, mind az anyagok, mind pedig a szolgáltatások területén.

Úgy gondolom, hogy megfelelő szellemi felkészülés után a magyar nemzetgazdaság lehetőségeire támaszkodva, a jelzett hiányosságokat kiküszöbölve, eredményes tárgyalásokat folytathatunk jövőbeni partnereinkkel a magyar befogadó nemzeti támogatás vonatkozásában.

A következőkben néhány gondolat a Nemzeti Támogató Elemről.

A jelzett kiképzési program során 3 alkalommal gyakoroltattuk a magyar hallgatókat a Nemzeti Támogató Elem működtetésének megszervezői szerepkörében. Természetesen nagyságrendi különbség van a két probléma között mégis szükségesnek tartottuk érzékeltetni a hallgatókkal, hogy egy nemzeti kontingens ellátása a nemzet felelőssége, ami sem NATO-tagként sem partner országként nem hárítható át másra. Ezzel együtt fontosnak tartottuk bemutatni, hogy a Nemzeti Támogató Elem önmagában még egy közeli országban működő kontingens esetében sem töltheti be maradéktalanul a teljeskörű logisztikai támogatás feladatait.

A kiadott feladatokat mindig úgy szerkesztettük meg, hogy abban szerepet kapjon a Nemzeti Támogató Elemen kívül a teljes művelet szempontjából megjelölt Vezető Nemzet és a Befogadó Nemzet egyaránt.

Nagyon fontosnak tartottuk érzékeltetni, hogy a nemzeti kontingens a harcászati méreten belül is többféle lehet és alkalmazása sem feltétlenül egy közeli ország területére esik. Ennek megfelelően a biztosítására szervezett Nemzeti Támogató Elem is települhet a hadműveleti területen közvetlenül, vagy a közelében lévő másik ország biztonságosabb területén önállóan, vagy közösen más országok ellátó elemeivel.

Nehéz volt megértetni a hallgatókkal, hogy a Nemzeti Támogató Elem alkalmazására sem hozhatnak kizárólagos döntést, mert valamennyi kérdésben az illetékes NATO-parancsnok hadműveleti elgondolása az irányadó és minden résztvevő elemnek ezzel összhangban kell működnie. Ezt igyekeztünk érzékeltetni azzal is, hogy a nemzeti alá- és fölérendeltségeken kívül a fontosabb logisztikai tevékenységekről a NATO-parancsnokság felé is jelentési kötelezettséget írtunk elő.

Tapasztalatunk szerint a magyar logisztikai szakemberek felkészítése területén célszerűbb a többnemzetiségű integrált logisztikai szervezetek és vezető szervek bemutatása és feladatainak elemzése, mint a homogénnek tekinthető taszári logisztikai bázisé. Az általunk vezetett logisztikai törzstiszti tanfolyamok mindegyike azt igazolta, hogy a hallgatók fogékonyak a logisztikai támogatás kérdéseinek többnemzetiségű integrált keretek közötti művelésére és teljesen természetesnek tartják, hogy a többnemzetiségű hadműveleti és harcászati egységeket a Befogadó Nemzeti Támogatás a Nemzeti Támogató Elemek és a Vezető Nemzet különleges felelőssége mellett és NATO koordinálással kell megvalósítani.

Úgy gondolom és jelen cikkemet is ez motiválta, hogy a NATO csatlakozás küszöbén elengedhetetlenül szükséges számbavenni szellemi és anyagi lehetőségeinket, hogy a Szövetségbe ne kolduskénť, hanem valódi partnerként léphessünk be.