

LOGISZTIKA ELMÉLET

GONDOLATOK A KATONAI LOGISZTIKA ÉS KÖZLEKEDÉS KAPCSOLATÁNAK NÉHÁNY ASPEKTUSÁRÓL

Báthy Sándor¹

/ Baross Gábor születésének 150. évfordulója alkalmából /

Baross Gábor születésének 150. évfordulója alkalmából a Szárazföldi Vezérkar Közlekedési Szolgálatának emlékülést szervezett Székesfehérváron. Készülve az emlékülésen tartott referátumomra, át kellett tekintenem a logisztika és a közlekedés múltbéli és jelenlegi összefüggéseit, melyeket az alkalomhoz kapcsolódva ez úton szeretnék megosztani a szélesebb szakmai közönséggel.

A logisztika és a közlekedés kölcsönhatásának, egymáshoz való viszonyának vizsgálata a tudományok rendszerében elfoglalt helyük alapján és történetileg is megközelíthető.

Egymásra hatásuk egymás mellett élésüktől kezdve kimutatható, hiszen a logisztika első „teoretikusaként” ismert (Bölcs) VI Leó (886-912) úgy látta, hogy a logisztikához tartozik a zsoldfizetés, felfegyverzés és ellátás mellett a csapatok mozgatásának, menetének megszervezése is. Természetesen a logisztika és a közlekedés egymásrataltsága még a teória megjelenése előtti időkre vezethető vissza, amikor a római birodalomban az élelmezést, a takarmány- és pénzellátást a légio questorának az irányítása alá helyezték, aki mint első „integrált logisztikai vezető” gondoskodott arról, hogy a nagyobb hadjáratok során a hadiutak mellett kellő mennyiségű tartalék élelmiszer és takarmány álljon rendelkezésre.

1.Dr. Báthy Sándor ezredes, a hadtudomány kandidátusa, a ZMNE Logisztikai tanszékvezetője

Ha még távolabb megyünk vissza a történelemben, számtalan olyan példát találunk, ahol a közlekedés, a szállítás döntő hatást gyakorolt az ellátásra, a csapatok mozgására és ezzel a hadjáratok kimenetelére. Csak felidézni szeretném *Hannibál* felvonulását Észak-Itáliába, *Xerxes* átkelését a Dardanellákon, illetve a számunkra rossz emléké várnai csatát, ahol a törökök a velencei hajóhadnak köszönhetően sikeresen összpontosították erőiket.

Úgy gondolom, történetileg is igazolt, hogy a közlekedés, a szállítás és az ellátás közösen létező elválaszthatatlan elemei az emberi társadalom szükségletei kielégítésének és így a háborúknak is, mint a társadalmi mozgások egy sajátos fajtájának.

Ugyanakkor a történelmi példák is megmutatják, hogy a közlekedésnek mindig volt egy olyan, közvetlenül a kombattáns tevékenységre ható funkciója, ami a csapatok mozgásával, manővereivel, felvonulásával, a csapatok harcrendjével, hadművelati felépítésével voltak és vannak kapcsolatban és így szerepet játszanak a harc, a hadművelet tervezésében is.

Már szinte közhelyszerű, hiszen majdnem minden ország és valamennyi katonai szövetség elmondhatja, hogy a közlekedés hadászati jelentőségű.

A huszadik században újraéledt logisztika az automatizálással, az adatfeldolgozás forradalmi átalakulásával és a fogyasztói társadalom nyugati megalósulásával, mint módszer, mint ellátásszervezési eljárások integrált elmélete került be a tudományos életbe, az anyagellátás szervezésébe és ezzel a köztudatba, a mindennapok gyakorlatába is.

Levetközve a jelenlegi népszerűség természetes túlfűtöttségét, meg kell állapítani, hogy a logisztika és így a katonai logisztika is, máig adós egy jól körülhatárolt, szemantikailag megalapozott meghatározással. A fogalmak legtöbbje - hiszen fogalomalkotásra több szerző vállalkozott - mégis egy széles értelmezést sugall, ami anyagok, energiák (esetleg) személyek, információk rendszeren belüli és rendszerek közötti áramlásának szervezésével foglalkozik.

A katonai logisztikát a logisztika azon részeként értelmezzük, ami a fegyveres erők fenntartásának anyagellátási, szállítási, egészségügyi, infrastrukturális és szolgáltatási igényeit hivatott kielégíteni.

Látható, hogy a katonai logisztika fogalma, viszonylag jelentősen eltér a civil értelmezéstől, és elsősorban a logisztika filozófiája kapcsolja őket össze. Ez a filozófia ölt testet a „*megfelelő*” jelzőben, ami a mennyiségre, a minőségre, az időbeniségre, a helyre és a költségekre egyaránt vonatkozik.

A szállítás egy olyan kötőelem a részfolyamatok között, ami úgy a termelési mint a fogyasztói szférában meghatározó jelentőséggel bír és nagy, esetenként döntő mértékben határozza meg a „*megfelelőséget*”.

Itt utalnom kell azokra a vizsgálatokra, amelyeket az Egyesült Államokban és Nyugat-Európában végeztek a logisztikai költségek megosztására vonatkozóan. A vizsgált gazdaságokban kimutatták, hogy a rész-költségek között (annak ellenére, hogy azok nehezen hasonlíthatók össze) a legnagyobb részarányt a szállítási költségek képezik, illetve a raktározással kapcsolatos költségek teszik ki. A szállítási költségrészarány országonként is jelentős szórást mutat, de általában 30-40% között van.

Természetesen ezen a ponton meg kell állapítanunk, hogy a katonai logisztikának némileg a polgári logisztikától eltérő cél- és feladatrendszere van, ami a sajátos katonai (védelmi) helyzetből fakad. Míg a polgári logisztika célja az optimális termelés és ellátás útján a magasabb profit megszerzése, addig a katonai logisztikáé annak a sikernek a biztosítása, amit a katonai szervezet számára feladatként kítűztek, azaz a siker, triviálisan megfogalmazva: a *győzelem*.

A meghatározott célon kívül természetesen vannak a logisztikai rendszerben olyan sajátos feltételek, amelyek a mozgósítással, a fegyveres küzdelemmel és az ezek okozta körülményekkel hozhatók kapcsolatba.

A katonai logisztika számára rendkívüli kihívásokat jelent az erők meghatározott helyen és időben történő felduzzasztása, a lehetséges fogyások és veszteségek terület és idő szerinti koncentrációja, és a szemben álló fél behatásai a csapatokra és a logisztikai műveleteket végző szervezetekre.

Néhány szót szeretnék szólni a közlekedésről, mint a logisztikai filozófia és módszerek zászlóvivőjéről.

Ha megvizsgáljuk a katonai logisztika filozófiáját és funkcionális területeit, rögtön látjuk, hogy ezek mindegyikében nagyobb, vagy kisebb mértékben szerepe van a közlekedésnek. Én most e sokirányú szerep közül - némileg önkényesen - de a logisztika aspektusából döntő szerepet játszó *integrálót* szeretném kiemelni.

Ez a szerep talán az anyagellátás területén a legszembetűnőbb.

Készakarva használom az anyagellátás kifejezést és nem az anyagi biztosítást, mert egyetértek Dr. Szűcs László korábbi fejtegetéseivel, amelyekben az ellátást helyezte pedesztálra és nem a szovjet - orosz terminológiából átvett „*biztosítást*” jelöli meg, mint a legmagasabb kategóriát az anyagáramlás folyamatában a termelő és a fogyasztó között.

Az integráló szerep azért meghatározó, mert nálunk az anyagok biztosítása anyagnemfelelős szolgáltatásokon keresztül valósul meg, akiknek természetes érdeke ugyan, hogy az anyagok a felhasználókhöz - az előírás szerint - eljussanak, de ebben az ellátási láncban legtöbb esetben csak az ellátás végpontján vesznek részt. Ennek megfelelően a szállítás megszervezése olyan összekötő kapocsnak tekinthető, amely letéteményese a logisztikai elvek megvalósulásának az ellátási folyamatban. Ezen keresztül a logisztikai vezető prioritásokat határozhat meg, mennyiségi és minőségi vonatkozásban differenciálhatja is az ellátásba bevont anyagokat.

Nem elhanyagolható az a szerep sem, amelyet az anyagok minőségének megőrzése terén a szállításnak biztosítani kell. A polgári logisztikai rendszerekben a minőség megőrzésének követelménye a szállítás alatt számtalan fejlesztést és szervezési megoldást indukált. Ezek része a konténerizáció, a huckepack szállítási módok, a „*just in time*” és természetesen a szállító eszközök és a hálózat technikai korszerűsítése, az eszközök terén pedig szakosodása.

A honvédelmi követelmény ebben a vonatkozásban is érzékelhető, hiszen már a vasúti szállítás tömeges megjelenése óta (francia-poros, majd az I világháború) számításba veszik a hadművelet és az ellátás tervezői, hogy a személyi állomány (harcoló és harcbiztosító egyaránt) fizikai

és erkölcsi állapota meghatározó a nagytávolságú menetek illetve átcsoportosítások során, mivel jelentősen lerövidíti a harcba vethetőség idejét. Nem elhanyagolható az sem, hogy a harceszközök sokkal kevésbé vannak kitéve az elhasználódásnak a vasúti, esetleg vízi szállítás során, mintha ezt közúton kellett volna végrehajtani. Itt érdemel meg egy gondolatot az a tény, hogy a napjainkban elterjedő huckepack szállítási módok a jelenlegihez hasonló filozófia alapján már az első világháborúban és azt követően elterjedtek a hadseregben, hiszen a kombinált szállítás beláthatóan nagy energia- és időtakarékoságot jelentett Európában és az USA-ban egyaránt. Kidolgozták annak technikai és technológiai követelményeit és megvalósítási módját, hogy csapatokat, technikai eszközöket és velük együtt vagy őket követően gépjárművekre málházott anyagi készleteket szállítsanak, illetve átcsoportosítsanak vasúton.

E gondolatok továbbfejlesztéseként célszerűnek tartom itt megjegyezni, hogy a NATO vezető országainak gyakorlatai és a közelmúlt helyi háborúi is azt mutatják, hogy a nagymélységű, esetenként kontinensek közötti átcsoportosításoknál a harceszközök és egyéb anyagok a személyi állománytól (kezelő személyzet) külön, azokat megelőzve kerülnek összpontosításra a hadszíntéren vagy annak közelében, és a feladat végrehajtására rendelt kombattáns állomány csak a közvetlen előkészítés időszakában veszi át harceszközét.

Ha figyelembe vesszük, hogy a logisztika egyik feladata, mi több jelszava a megfelelő minőség és ezalatt a harcoló állomány megfelelő minőségét is értjük, valamint számításba vesszük azt, hogy a NATO országoknál nem pusztán jelszó az ember elsődlegessége, akkor ezt az eljárást több mint logikusnak tarthatjuk.

Néhány gondolatban még szólni szeretnék arról az integráló szerepről, melyet a közlekedés a katonai logisztika anyagi-technikai és egészségügyi területei között tölt be. Ezt a gondolatot talán azzal is kezdhethetném, hogy utalok rá „*amíg nem mozdul meg valami, addig semmi nem történik*”. Lehetséges, hogy elfogult vagyok, mikor azt mondom, hogy ez hatványozottan igaz a katonai műveletekre, amelyeknek meghatározó elve a dinamika, az erők koncentrálása illetve ellenkoncentrálása.

Konkrétan arra gondolok, hogy a technikai biztosítás feladatai is csak úgy valósíthatók meg, ha a meghibásodott eszközöket vagy hátra szállítjuk a javítás helyére, vagy pedig javító anyagokkal és részalkatrészekkel ellátott javító csoportok szállnak ki a javítás helyszínére. Mindehhez természetesen közlekedési hálózatra és eszközre van szükség.

Szinte az előzőekkel analóg az egészségügyi biztosításra kifejtett hatás, mert a szakaszos gyógykezeléssel egybekötött rendeltetésszerű kiürítés, mint alapelv, csak a sérültek osztályozásán és hátraszállításán keresztül valósulhat meg. Talán csak hab a tortán, hogy mind a két terület anyagokat használ fel, melyeket valamilyen szállítással juttatnak el a felhasználókhoz.

Úgy vélem, hogy a logisztikai területek funkcióinak részletes elemzése itt szükségtelen, hiszen az elmondottak alapján is bizonyítottnak érzem a közlekedés összekötő kapocs szerepét a katonai logisztika területei között. Ezután a logisztika általános elveinek hatásaival szeretnék foglalkozni azokban a legfontosabb tevékenységekben, melyeket a hadsereg alaprendeltetésénél fogva köteles elvégezni.

Úgy gondolom, hogy az általános elvek hangsúlybeli eltolódásokkal jelentkeznek a felvonulás (hadművelati csoportosítás létrehozása), a harc- és hadművelati tevékenységek, valamint a nem háborús műveletek időszakában.

A felvonulás időszakában a legfontosabb cél az, hogy a közlekedési rendszer biztosítsa a csapatoknak és a hadművelethez szükséges erőknél és eszközöknek megfelelő minőségben és mennyiségben a meghatározott időre történő beérkezését a hadszíntérre, illetve annak közelében lévő összpontosítási körzetekbe. Ennek jelentőségét nem lehet túlhangsúlyozni, hiszen döntő kihatása van a hadműveletek kimenetelére. A Sivatagi Vihar és Pajzs közelmúltbéli példája elsősorban a hadművelet szervezőit készítette elismerő szavakra, amikor - **Christopher Foss** - páncélos szakértő azt mondta (enyhe túlzással) - „*a jövő háborúját nem a harckocsik, hanem az anyagmozgatógépek nyerik meg*”. **Schwarzkopf** pedig azt mondja „*nem lehet eléggé kihangsúlyozni a szállítók és az ellátók érdemeit*”. A 7. USA hadtest parancsnoka, érzékelve a szállítások gigantikus méreteit és az ellátottság fontosságát, egyenlőségjelet tett a logisztika és a hadműveletek közé.

Valóban lenyűgöző számok tanúskodnak a szállítások volumenéről 465 katonavonatot, 312 uszály szállította az anyagot a nyugat-európai kikötőbe, több mint hárommillió közúti mérföldet tettek meg a katonai oszlopok.

Természetesen a Magyar Honvédség felvonulásának méreteit belátható időn belül nem fogják ilyen mennyiségi mutatók jelezni, de azok a követelmények nálunk is előtérbe kell kerüljenek, amelyek megfelelnek a várható harc feladatnak. Ezért a személyi állományt és a harceszközöket úgy kell az alkalmazás helyszínére juttatni, hogy veszteségeket ne szenvedjenek, morálisan ne sérüljenek és lehetőleg haldéktalanul készek legyenek az alkalmazásra. A csapatokkal és készleteikkel párhuzamosan a hadművelleti területen vagy annak közvetlen közelében biztosítani kell az anyagi eszközök olyan mennyiségét, ami kielégíti a hadművelleti szükségletet. Mindezek biztosításához úgy kell működtetni a közlekedési hálózatot, hogy az képes legyen a várható rombolások körülményei között is betölteni funkcióját az erők és eszközök áramoltatása terén. **Itt külön kell szólnom a logisztikai erők és eszközök megszervezésének követelményéről, ami elválaszthatatlan a folyamatos anyagellátás biztosításának problémájától.**

Az anyagellátás folyamatosságának biztosítása szoros és közvetlen összefüggésben van a különböző szinteken lévő készletek mennyiségével és azok egymáshoz viszonyított távolságával. Logisztikailag az jelenti a kihívást (mondhatjuk valamennyi hadseregénél), hogy a különböző szinteken (harcászati szint: zászlóalj, dandár, hadosztály, hadművelleti szint illetve szintek és hadászati szint) milyen készletek álljanak rendelkezésre a háborús cselekményeket megelőzően vagy azok során. A legfontosabb rendező elv az ellátás biztonsága, tehát a folyamatosság és időbeniség természetesen követelik meg, hogy az adott szervezet lehetséges autonóm tevékenységének idejére rendelkezzen a szükséges anyagi készletekkel. Ennek velejárója, hogy szintenként olyan pufferok állnak rendelkezésre, amelyek egyrészt biztosítják a folyamatos anyagellátást, másrészt tartalékkal szolgálnak az elkerülhetetlen veszteségek pótlására.

Nem elhanyagolható körülmény az sem, hogy a szárazföldi haderőnél általában a harcászati szinten, de néhol a hadművelleti szint egyes elemeinél is, mozgó anyagi készletek vannak, amelyek lehetőséget biztosítanak arra, hogy a készletekkel követni lehessen a harcoló csapatok mozgását,

manővereit. Ezek figyelembevételével is felvetődik az a kérdés, mekkora létjogosultsága van a készletek jelzett szinteken történő létrehozásának, azaz nem jelent-e olyan túlbiztosítást, ami elnehezíti a csapatok mozgékonyágát.

A Magyar Honvédségnél kialakított rendszerről talán elmondható, hogy erényt kovácsolt a szükségből, mert a szállító kötelek, nevezetesen a hadműveleti és hadászati szinten elvesztett (megszüntetett) raktömegkapacitás kényszere vezetett oda, hogy a hadászati és a hadműveleti szint funkcionális összekapcsolásával, elsősorban a vasúti hálózatra építve kialakultak az anyagtároló kiadó körzetek, amelyek elsősorban a tömeges ellátást igénylő harcanyagokra és ellátási anyagokra szakosodtak és mint félig mobil központi raktár-részelek a hadműveleti területen kiegészítik a foghíjas központi raktárhálózatot.

Legtöbb nyugati ország, ahol a védelem számít a fő harcmódnak, nem ezen az úton jár, hanem olyan vegyes raktárhálózatot alakított ki, ami a megfelelő irányokban és mélységben képes megszervezni az ott diszlokáló és alkalmazásra tervezett kötelek ellátását. Mégis úgy érzem - ők a felhasználókhöz, valamint manőverei és kivonása is egyszerűbben valósítható meg.

Igaz ugyan, hogy az állomásoknak csak mintegy fele használható kiadó állomásként a megfelelő út és rakodók hiánya miatt, de ezzel szemben nagyon fontos előnyt jelent, hogy a hálózat működőképességéig a készletek tovább közelíthetők a felhasználókhöz, valamint manőverei és kivonása is egyszerűbben valósítható meg.

Mindezek a körülmények azt indukálják, hogy a harcászati tagozatban - és én itt a hadosztályokra is gondolok - megfelelő szállító- és ellátó erő álljon rendelkezésre annak érdekében, hogy az anyagtároló-kiadó körzetekben, illetve a nemzetgazdaság ellátó forrásainál, valamint a központi raktárakban biztosított anyagokat felvehessék és velük saját maguk is megszervezhessék alárendeltjeik ellátását. Megítélésem szerint a felvonulás, és ezen belül az anyagi készletek manővereinek ellátáscen-trikus megszervezése elengedhetetlen záloga a harc és hadművelet sikeres logisztikai biztosításának.

A harc-hadművelet időszakában a logisztikai biztosítás legfontosabb követelménye az, hogy feleljen meg a parancsnok harcra, hadműveletre hozott elhatározásának, időben biztosítsa az anyagellátást, a sérültek evakuációját és gyógyítását.

Az anyagellátás szempontjából vizsgálva ezt a követelményt, vissza kell térnünk a felvonulás biztosításánál megkezdett fejtegetéshez. Itt a harc és hadművelet anyagellátásának megszervezésénél feltétlenül meg kell vizsgálnunk a várható fogyás, esetleg veszteségek és a rendelkezésre álló készletek viszonyát. Sajnos ezek elemzéséből arra a következtetésre juthatunk, hogy a közepes felhasználás mellett általunk 3-5 napra elegendőnek prognosztizált anyagi készletek gyakran jelentős különbözőségeket mutatnak. Míg az üzemanyag, élelem és mondjuk a harckocsi lőszer valóban fedezi, sőt meghaladhatja az 5 napos szükségletet, addig a tüzérségi lőszer nagy része csak a 2-3 napos szintet éri el. Ilyen körülmények között természetesen nehéz megvalósítani a folyamatos ellátást és az ellátási folyamatot sokkal inkább a kikényszerített beavatkozás, mint a tervszerűség jellemzi.

Az ellátás szervezésénél érdekes módon fenntartottuk a valamikori támadó doktrínából levezethető módszert, melyben az első lépcső csapatokat alapvetően rászállítással látjuk el, a második lépcsőket pedig saját eszközeikkel vételeztetjük. *Talán nem érdektelen, ha megvizsgáljuk, hogy nem célszerűbb-e az előljáró tagozat által anyagellátó pontokat működtetni az alárendelt szervezetek érdekében, és ezzel lehetőséget biztosítani számukra, hogy saját helyzetüket legjobban ismerve saját felelősségükre szervezzék meg a szállítást.* Természetesen általános érvényű recept nehezen állítható fel, de a honi területen folytatott műveletek ellátási előnye éppen abban van, hogy szabadabban helyezhetem el és mozgathatom a készleteimet és vonhatom be a nemzetgazdasági forrásokat az ellátás folyamatába.

A hallgatóknak tartott előadásaimban minden alkalommal utalok arra, hogy a Nyugat-Európában állomásozó közös hadászati felépítéshez tartozó amerikai és német hadsereg szárazföldi erőinek anyagellátási rendszere is milyen jelentősen eltér egymástól, amely legpregnansabban a szállítási viszonylatok vonatkozásában mutatkozik meg. A Bundeswehr csapatainak ellátását a területi raktárakból, az ellátási

tagozatonként és szakaszonként kialakított elosztópontokból hajtja végre, amelyet tömeges ellátásra szakosodott, a közvetlen ellátását biztosító, valamint különleges anyagellátásra szakosodott elosztópontokról hajtanak végre.

Ezzel ellentétben az USA Nyugat-Európában állomásozó szárazföldi csapatainak az ellátása, ahol a hadszíntéri logisztikai bázisról a hadműveleti és harcászati szintekre utánszállítással juttatják el az anyagokat, esetenként tagozatkihagyásos módszerrel. Úgy gondolom, ez utóbbi módszer ismerős azoknak, akik ismerték a szovjet hadtápbiztosítás megszervezésének elméletét, különös tekintettel a front hadtápbiztosítására.

Nem a csapatok közvetlen ellátásának megszervezéséhez tartozik ugyan, mégis szólni kell az ország közlekedési hálózatának működőképességéről, mint hadászati közlekedési problémáról. Nehéz megítélni, hogy a Duna, mint nagy folyóakadály, átkelési lehetőségének teljes, illetve részbeni megszűnése milyen hatást gyakorol a hadsereget tápláló logisztikai bázisra; de az feltételezhető, hogy jelentősen csökkenhetnek a manőver lehetőségei a csapatokkal és az anyagi eszközökkel.

Ilyen kritikus helyzet enyhítésére természetesen jó előre, a hadszíntér előkészítésének feladatain keresztül lehet felkészülni. Ennek a számítások szerint olyan költségvonzatai vannak, amelyek megkérdőjelezzik e feladatok elvégzésének létjogosultságát is. Utalni szeretnék arra, hogy a Varsói Szerződéshez tartozó Magyarország csak mintegy 20%-ban tervezte igénybe venni az ideiglenes átrakó körzetek kapacitásait, azokat mintegy 80%-ban a szövetséges csapatok rendelkezésére bocsájtottuk. Az új geostratégiai konstellációban természetesen másként értékelhető a Duna, mint nagy folyóakadály. Az azonban - és itt ismételnem kell önmagamat - hadászati jelentőségű, hogy az ország ne váljon kétfelé és az egységes közlekedési biztosításnak talán ennek akadályozása lehet a legjelentősebb feladata.

Ezért szükségesnek látom, hogy minél előbb tisztázzuk, milyen szerepünk lehet a nyugati integrációkban és ez milyen összehangolt hadszíntéri közlekedésfejlesztési igényeket támaszt. Ennek ismeretében több, esetleg fejlesztési zsákutca is elkerülhető, illetve más, "külső" pénzügyi források is bevonhatóvá válnak.

Tisztában vagyok azzal, hogy a Magyar Honvédség a többszöri szervezeti átalakulás során elveszítette azon képességét, hogy akár csak nemzetgazdasági erőforrások bevonásával is megszervezhesse az átkelést biztosító közlekedési szervek munkáját a Duna különböző szakaszain. Ugyanakkor a vezérkarnak, mint az ország védelmét koordináló szervezetnek, legalább tervek szintjén rendelkezni kell olyan elgondolással, ami biztosítja egy jelzett rendkívüli helyzet következményeinek enyhítését.

Néhány szóban az egészségügyi biztosításról a közlekedésszervezés szemüvegén keresztül. Valószínűleg ismert, hogy az egészségügyi szolgálat (nyugati mintára) közelítette az első orvosi és szakorvosi segílyt a „peremvonalhoz” és ezzel kedvezőbb feltételeket teremtett a gyógyító munka időbeni megkezdése számára. Ugyanakkor nem javultak a sérültek hátraszállításának feltételei. A közlekedéssel van összefüggésben, hogy a nyugati szakirodalmak - és ezt a magyar szakemberek is kívánatosnak tartják - döntő láncszemként kezelik a sérültek gyógyulása szempontjából az első orvosi segíly, illetve a kórházba kerülés idejét. Ezek közül is legtöbbször az első orvosi segílyt preferálják, kívánatosnak tartva, hogy ehhez a sérült - ha szükséges - egy-két óra múlva hozzájusson. Nálunk ez a norma még ma is négy-hat óra, ami nem ösztönzi a kiürítési szervezőit arra, hogy nagyobb technikai lehetőséget teremtsenek a sérültek szakszerű és „időbeni” evakuálásának megteremtésére. Itt jó példaként szeretném bemutatni a Bundeswehr-ben alkalmazott kiürítési elvet és a hozzárendelt eszközparkot (1. számú melléklet). A „fehér könyvből” kölcsönvett ábra világosan szemlélteti, hogy a zászlóaljnál és dandárnál megjelenő első orvosi és szakorvosi segílynyújtás után „minden eszközzel” a kórházba szállítják a sérülteket, kihagyva az ellátás szempontjából párhuzamosnak tekinthető tagozatokat. Gondolom, minden közlekedési szakember egyetért azzal, hogy ezekkel az eszközökkel mi is rendelkezünk, illetve rendelkezhetünk és ezen kiürítési rendszert mi is megvalósíthatjuk; az orvosok pedig azzal, hogy egy ilyen kiürítési rendszer bevezetése alapvetően csökkentheti a lehetséges mortalitást.

Néhány szóban szeretnék szólni, a **nem háborús műveletekről**, amelyek egyben a NATO felkészülés előszobái is lehetnek, tehát a magyar logisztikai, illetve közlekedési rendszer perspektívái. Mindenekelőtt szeretném aláhúzni, hogy a közlekedés kilátásai ezen a területen rendkívül

bízhatóak, hiszen a magyar közlekedési rendszer valójában sosem szakadt el a nyugat-európai közlekedési rendszertől és hagyományoktól. Nagyon biztató jelnek kell tartanunk azt a dicséretes tényt, hogy közlekedési, azon belül katonai közlekedési rendszerünk képes volt megszervezni viszonylag nagy NATO-kontingensek fogadását, csoportosítását és tranzitálását az IFOR, SFOR- feladatok kapcsán.

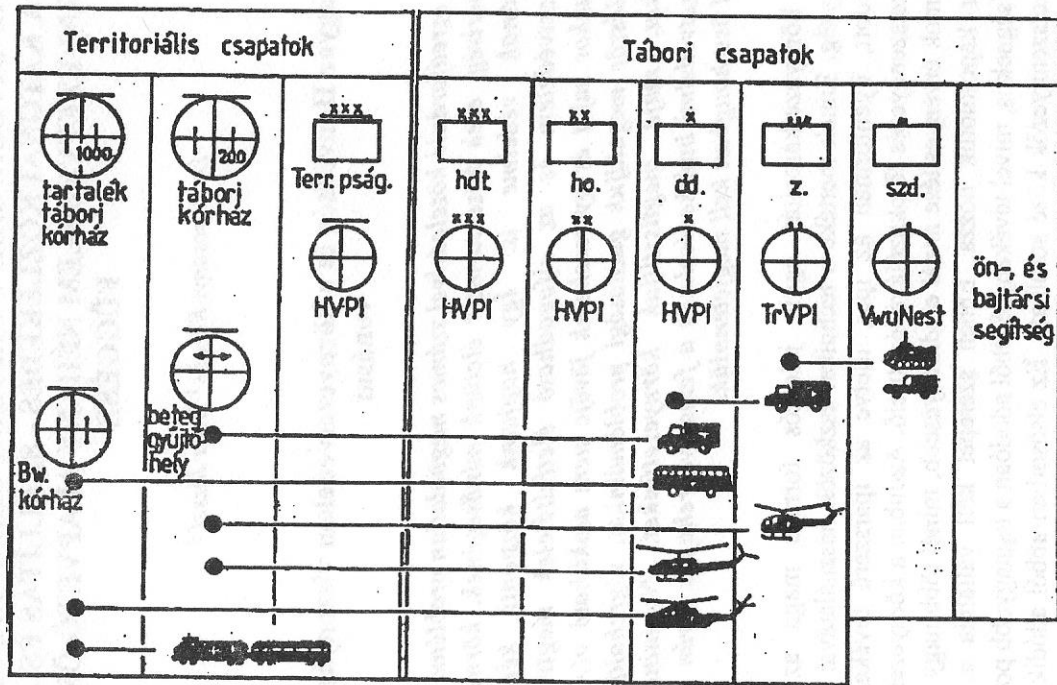
Ez előrevetíti azt a folyamatosan hangsúlyozott és a közlekedés vonatkozásában valóban fontos szempontot, amit a kompatibilitás szóval szokás jelölni. *Célszerűnek látszik már most felkészülni arra, hogy mi is kerülhetünk hasonló helyzetbe, mint a most nálunk diszlokáló, illetve rajtunk keresztül tranzitált NATO-csapatok és élveznünk kell egy másik ország befogadó nemzeti támogatásának hatásait. Ezért a közlekedéstechnikai szempontok mellett szükségesnek látszik tanulmányozni a közlekedésre vonatkozó szerződésjogot, a konkrét feladat megjelenésekor még a szokásjogot is.* Több nyugati ország logisztikai vezetőjével és oktatójával tartott kapcsolat és az ő közlekedési szállítási gyakorlatuk egyértelművé tette számomra, hogy néhány elfelejtett, legalábbis a hadseregben nem eléggé favorizált eljárást ismét elő kell vennünk és ezekben nyugati mintára kell rendszereinket kiépíteni. Így további erőfeszítésekre van szükség az egységakományok képzése, a konténerizáció könyörtelen folytatása és a kombinált szállítások minden lehetséges változatának széleskörű alkalmazása terén.

Ezeknek a feladatoknak az intenzív művelése zökkenőmentes lehet azért is, mert a nemzetgazdaság - jól felfogott (logisztikai) érdekében - szintén ebben az irányban teszi a legnagyobb erőfeszítéseket.

Befejezésül, talán egy kicsit ünneprontóként, de mindenképpen megszívlelendő tanulságként kell említenem, hogy a közlekedésszervezés szintjén jelszóvá és napi feladattá kell tenni, hogy először az információ mozogjon - inkább többször is, ha kell - és csak ezt követően mozduljon meg az anyag. Bár Baross Gábor, sajnos nem élhetett az informatika évszázadában, mégis minden bizonnyal üdvözlőné a közlekedés új reneszánszát, ami egyszerre húzóereje a viharosan fejlődő logisztikának és ugyanakkor egyik legfontosabb gyakorló pályája a mindent behálózó informatikának.

Bw Szf. csap.egészségügyi szolgálat működési rendje

1. sz ábra



● - a sebesültek szállítási útvonala

HVPI - főközpont

TrVPI - csapatközpont

VwuNest-elsősegélyhely