

KIKÉPZÉS - FELKÉSZÍTÉS

ÚJ ELEM A HALLGATÓK GYAKOROLTATÁSÁBAN A TÖBBNEMZETISÉGŰ ÖSSZHADERŐNEMI LOGISZTIKAI KÖZPONT EGYES ELEMEINEK MŰKÖDTETÉSE

Báthy Sándor, Szabó Árpád, Szilágyi György¹

A NATO szövetség természetesen, alapelvéből és működési rendjéből fakadóan hordozza magában azt az igényt, hogy a tagországok hadseregei legjobb képességeiket vigyék be a szövetségbe és ezek eredőjeként, mint azt a **Szövetséges Összhaderőnemi Logisztikai Doktrína (AJP-4)** fogalmazza, a szinergia alapelve érvényesüljön. A valóban kívánatos elv mellett óhatatlanul létezik egy olyan a NATO parancsnokok számára elengedhetetlenül fontos igény, hogy a logisztikai folyamatok és azok vezetése és koordinációja megfeleljen a parancsnoki elképzelésnek. *Ez elsősorban akkor bír meghatározó jelentőséggel, mikor a hadszíntéren több küldő és fogadó nemzet igényeit és lehetőségeit kell összehangolni az időbeni és maradéktalan logisztikai támogatás érdekében.* Ennek jelentőségét hangsúlyozta *Szenes dandártábornok*, amikor felajánlotta támogató együttműködését a **ZMNE logisztikai szakos hallgatói** (és az őket oktató tanárok) számára és ennek jelentőségét ismerte fel a **Brit Királyi Logisztikai Iskolával** évek óta sikeres képzési programot megvalósító **"MAGLITE"** gyakorlás vezetése is, amikor a jelzett irányba kiszélesítette a gyakorlás programját.

Ennek a kiszélesítésnek első lépéséről szeretnénk néhány gondolatot közre adni a **Többnemzetiségű Összhaderőnemi Logisztikai Központ (MJLC)** Magyarországra kiküldönített csoportja vezetőjének, valamint a **JTCC** értékelése alapján. A gyakorlat alaphelyzetének beállítása - a NATO Dél-európai Regionális Parancsnoksága alárendeltségébe tartozó többnemzetiségű összhaderőnemi harci kötelék logisztikai koordinációs szerveként működő Többnemzetiségű Összhaderőnemi Logisztikai Központ (MJLC) Magyarországra kiküldönített Operatív Csoportjának vezetése volt a feladat, aminek lényege az volt, hogy a britek és magyarok egyaránt

1. Prof. Dr. Báthy Sándor ezredes, ZMNE Vezetés- és Szervezéstudományi Kar logisztikai tanszék, tanszékvezető egyetemi tanára.

Szabó Árpád mk. alezredes, ZMNE Logisztikai tanszék hallgatója.

Szilágyi György mk. őrnagy, ZMNE Logisztikai tanszék hallgatója.

érzékeljék, hogy létezik egy NATO-parancsnokság által működtetett koordináló és végrehajtó erő is.

A Csoport tevékenységét alapvetően az (UK) 12 Hadosztály magyarországi területre való felvonulásával és a felelősségi körzetébe történő átcsoportosításával összefüggő hadszíntéri logisztikai feladatok koordinálása, valamint a Fogadó Nemzet képességeit meghaladó brit igények mielőbbi kielégítésének szakmai segítése képezték.

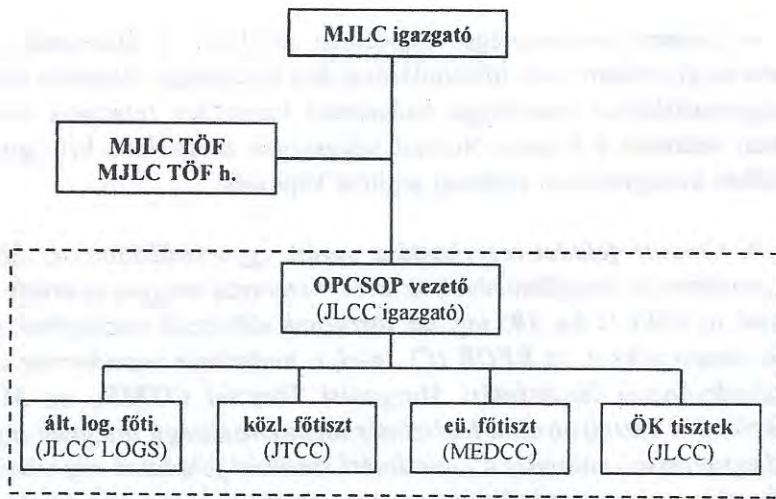
A Csoport feladat-végrehajtása során együttműködött az MJLC igazgatójával és törzsfőnökével, az FNT-t szervező magyar operatív csoporttal, az (UK) 12 ho. 105 log. dd. törzsének előkészítő részlegével, mint valós résztvevőkkel, az RFOR (C) J4-el, a hadszíntér vezetőorvossal, az Összhaderőnemi Hadszíntéri Mozgatósi Törzsszel (JTMS), az MJLC funkcionális osztályaival, a hadszíntér többnemzetiségű integrált logisztikai egységeivel, valamint a hadszíntéri szállítási feladatok végrehajtása során alapvető fontosságú nemzeti szervezetekkel és hatóságokkal, mint fiktív elemekkel.

A Csoport összetétele:

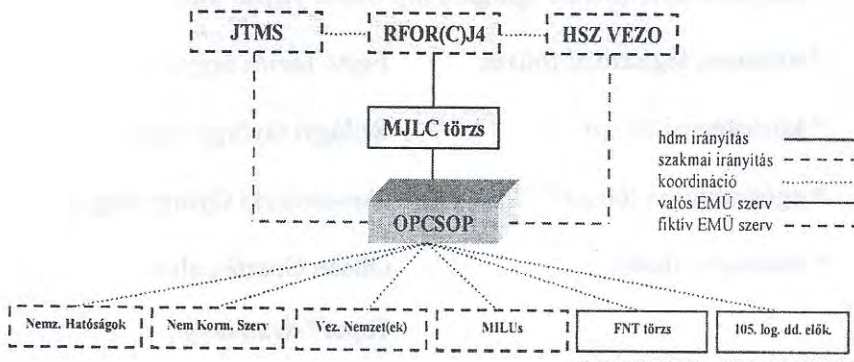
- csoportvezető (MJLC igazgató h.): Szabó Árpád alez.;
- általános logisztikai főtitzt: Fejes Tamás őrgy.;
- közlekedési főtitzt: Szilágyi György őrgy.;
- egészségügyi főtitzt: Novoszáczki György őrgy.;
- összekötő tisztek :
Olteán Gusztáv alez.;
- Topor István őrgy.;
- Kovács Gyula őrgy..

(A gyakorlat vezetése a feladatok racionalizálása érdekében, az eredeti forgatókönyvtől eltérően Nyitrai István szds. részére az FNT-t szervező csoportban jelölt ki munkakört.)

A Csoport szervezeti felépítése:



Az OPCSOP vezetési és együttműködési rendje:



Tekintettel arra, hogy a MAGLITE gyakorlatok történetében most először, kísérletképpen jelent meg az MJLC, mint szervezeti elem, annak működésére vonatkozó utasítások, esetleg jegyzetek nem álltak rendelkezésünkre. A felkészülés során alapvetően az AJP-4.6 NATO kiadványra és

a logisztikai tanszék tanárai által tartott NATO orientált előadások anyagára támaszkodtunk. Ezek át tanulmányozása, majd a későbbiek folyamán a brit tisztok cselekedetei arra sarkaltak bennünket, hogy a szindikátusok és az FNT-t szervező csoport valamennyi közlését megvizsgáljuk, függetlenül a feltett kérdés eredeti címzettjének kilététől. *Ez a módszer lehetővé tette számunkra a brit erők Magyarországra, illetve a kijelölt felelősségi körzetükbe történő átcsoportosításuk tervezői, előkészítői tevékenységei folyamatának teljes vertikumú átlátását.* A közléseket egyrészt hagyományos módon hadműveleti naplóban, másrészt elektronikus adathordozókon, témakörök szerint csoportosítva rögzítettük.

Talán érdemes megjegyezni, hogy a brit szindikátusok kezdetben szinte kizárólag a Fogadó Nemzet kapacitás adatainak felmérésére törekedtek, a kérdések döntő többsége szállítással vagy elhelyezéssel kapcsolatos témára irányult. Miután alaposan feltérképezték hazánk közlekedési hálózatát, figyelmüket Magyarország megközelítési alternatíváinak kidolgozására fordították. Az ehhez szükséges információkat változatlanul az FNT-t szervező csoporttól kívánták megszerezni, de annak vezetője - megítélésünk szerint rendkívül bölcsen - az MJLC Operatív Csoportjához irányította őket az ilyen irányú igényeikkel. Mivel az első - hadszínterre vonatkozó - kérdéseikre gyors, szakszerű válaszokat kaptak, ráébredtek az MJLC fontosságára, illetve az adott szituációban betöltött szerepére és a hasonló jellegű kérdéseiket már közvetlenül hozzánk címezték a gyakorlat hátralevő részében.

A JTCC vezetőjének szerepköréből nézve - akinek feladata a Brit-12. ho. áttelepítését előkészítő 105. log. dd. előkészítő részlege munkájának segítése, Magyarországra, majd a későbbiekben a hadműveleti területre történő áttelepítés közlekedési szempontból történő koordinálása volt - több érdekes körülmény tűnt elő.

A feladatra, azon belül e tevékenységi körre való felkészülés komoly problémát jelentett, mivel az előző gyakorlatok hasonló tapasztalatokkal nem szolgáltak. Nekünk, az MJLC- munkacsoportba beosztott személyeknek kellett kitalálnunk - természetesen tanári segítséggel -, milyen konkrét feladatot vagy feladatokat fogunk végrehajtani. Így felkészülésünk is általános jellegű volt, mivel mi a konkrét feladat (az áttelepítés folyamatának) végigkövetésére készültünk.

A feladat végrehajtásának időszakában a brit fél tudomást szerzett az MJLC létezéséről, használni kezdte annak funkcionális egységeit. Az áttelepítéssel kapcsolatos kérdéseik zöme a közlekedéssel, a szállítással volt kapcsolatos. Az áttelepítés folyamatainak végigkíséréséhez munkatérképet készítettünk, melyet folyamatosan vezettünk.

A brit munkacsoportok kérdései egyrészt az összekovácsolási körzet határáig (magyar államhatár), másrészt a Magyarországról való kilépés, a felelősségi körzetbe történő kijutás országhatáron kívüli szállítási útvonalaira, a használni kívánt át- és kirakóközetek kapacitás adataira, ezen belül a vasútvonalak terhelhetőségére, az egyes vonalszakaszok átteresztőképességére vonatkoztak. A kérdésekből kiderült, hogy a magyar szokásokkal ellentétben a technika és a személyi állomány zömét légi úton kívánták Magyarország területére eljuttatni. A kontinens igénybe vehető belső vízi útjaira nem kérdeztek rá. Érdekesség volt számomra, hogy néhány kérdésben a HNS munkacsoporttal párhuzamosan az MJLC munkacsoport információit is igénybe vették.

A beérkező kérdések megválaszolásához az ADAMS-rendszert használtuk fel, melynek segítségével a több országot érintő áttelepítéshez szükséges adatokhoz jutottunk. Ha ez nem volt teljesen kielégítő, akkor a szállításban érintett országok internetes adatbázisát használtuk, többnyire eredményesen. Az így szerzett információt az angol munkacsoportok részére biztosítottuk.

A tevékenység során munkakapcsolatot tartottunk az MJLC vezetésével, a HNS közlekedési munkacsoportjával, továbbá kellett volna tartanom az Összhaderőnemi Hadszintéri Mozgatási Törzsszel, illetve az áttelepítésben érintett országok katonai közlekedési szervezeteivel.

Általánosan megfogalmazható tapasztalás a gyakorlás során, hogy közlekedési vonatkozásban a kérdések zöme egy bizonyos áttelepítési útvonal köré csoportosult: a RoRo technológiával történő tengeri szállítás (Southamptontól Triesztig) és a vasúti szállítás lehetőségei (Trieszttől Horvátországon és Szlovénián keresztül Magyarországra) álltak a figyelem középpontjában. Az egyéb cselekvési változatok kidolgozására irányuló kérdések minimálisak voltak, mégis láthatóvá vált számunkra, hogy az áttelepítés végrehajtását több lehetséges útvonal vizsgálatával szándékoznak megoldani.

A gyakorlat néhány napja alatt képet kaphattunk a NATO-ban folyó törzsmunka lényegéről. Bár a folyamatból csak a probléma megfogalmazása, a problématerület és a megoldás meghatározásához szükséges adatok gyűjtése, a lehetséges cselekvési változatok kidolgozása, elemzése és jelentése volt számunkra a látható, mégis világosan elkülöníthetőek voltak azok a tevékenységek, melyek során egy logikus és szabályosan felállított folyamat eredményeként a munkacsoportok eljutottak a probléma megoldásához. Ez a munkamódszer nekünk azért tetszett, mert a törzstiszttől nagy hozzáértést és magas fokú önállóságot követelt.

Nagyon hasznosnak ítéhető az a közvetlen hatás, amit a résztvevő hallgatókra gyakorolt a törzsgyakorlás. Azon felül, hogy mélyebb ismereteket szerezhettünk a NATO felépítéséről, egy béketámogató művelet során alkalmazott többnemzetiségű harci kötelék logisztikai biztosításának elveiről, alkalmunk volt a Fogadó Nemzeti Támogatás feladatainak életszerű végrehajtására és nem utolsósorban bepillantást nyerhettünk egy másik - a magyartól egészen más feltételrendszerrel bíró - NATO tagállam logisztikai eljárás módjába, a logisztikai tisztek munkamódszerébe, mentalitásába. Mindezeket túl úgy gondoljuk, hogy az új elemként beiktatott MJLC működése igazolta azon elképzelés helyességét, miszerint a két ország közötti fogadó nemzeti támogatási megállapodások kidolgozásának gyakorlását a jövőben össze lehet és össze is kell kötni a hadszíntér többnemzetiségű logisztikai támogatása koordinációjának "iskolapad melletti tesztelésével".

A sok pozitívum mellett a jövő szervezésénél néhány körülményt figyelembe kell venni. Nagyobb gondot kell fordítani az MJLC felkészítésére, hiszen ez a csoport volt a legnehezebb helyzetben a tekintetben is, hogy nem állt rendelkezésére megfelelő adatbázis a hadszínterre vonatkozóan. Segítséget csak az időközben rendelkezésre bocsátott ADAMS szoftver nyújtott, ami azonban nem volt alkalmas minden egyes kérdés szakszerű megválaszolására.

A magyar csoportok, ideértve az összekötő tiszteket is időnként eltérő instrukciókat kaptak, melyek egyes esetekben félreértésekhez vezettek.

A számítógépes hálózat állomásai eltérő időpontot mutattak, melyek kisebb zavart okoztak a közlések nyilvántartásánál. (A rendszergazda a hibát a jelzést követően kijavította).

A gyakorlat előtt a hallgatókkal szemben egyfajta elvárás volt a brit tisztekkel való minél jobb, mélyebb kapcsolat kiépítése. Ennek ellenére olyan tényezők merültek fel, melyek kifejezetten hátráltatták ezt a folyamatot, például az étteremben szokásossá vált, már-már diszkriminatív jellegű megkülönböztetés brit és magyar tiszt között.

Az elektronikai eszközök közül az egy-egy nyomtató és fénymásoló kevésnek bizonyult a közel ötvenfős kidolgozói törzs részére.

A jövőben természetesen az anyagi lehetőségek függvényében, de mindenképpen célszerűnek tartjuk az MJLC-be beosztott tisztek közül legalább két fő - az összekötő tisztek angliai útjával egy időben történő - kiküldését az SFOR vagy KFOR élő logisztikai koordinációs központjába az ottani munkafolyamatok, kapcsolatrendszerek, alá-fölérendeltségi viszonyok, stb. tanulmányozása végett.

A MAGLITE 2000/2 gyakorlat tapasztalatait felhasználva a jövőre való tekintettel fontos lehet egy egyetemi jegyzet, vagy ehhez hasonló okmány kimunkálása az MJLC tevékenységének körvonalazására. A gyakorlat minőségének emelése érdekében elengedhetetlen egy adatbázis létrehozása az adott hadszíntér kiemelt logisztikai elemeinek, közlekedési csomópontjainak, út- és vasúthálózatának, stb. kapacitásáról.