

Közlekedési hálózat és az ország védelmi képesség kapcsolata (védelmi követelmények a közlekedésfejlesztésben)

Egy ország védelmi képességét több tényező határozza meg. Az állam biztonságpolitikájának alakításakor ezeket a területeket komplex módon kell figyelembe venni és a szükséges intézkedéseket foganatosítani, illetve a védelmi képesség szinten tartásához, vagy fejlesztéséhez a pénzügyi forrásokat hozzárendelni. A védelmi képességet ma már nem csak a katonai és a rendvédelmi erők mennyiségi és minőségi tétele határozza meg. Olyan korábban is fontos – akár önálló - rendszerek hatásait kell figyelembe venni, mint a társadalmi berendezkedés, a közigazgatási rendszer felépítése és működési szabályai, a geopolitikai, gazdasági, illetve a földrajzi helyzet. A védelmi képesség kialakítását döntő mértékben befolyásolják az ország szövetségi viszonyai, biztonsági környezete, nemzeti stratégiái, etnikai és vallási összetétele, közlekedési rendszerének fejlettsége. Bármelyik tényező kiemelése, vagy elhanyagolása hátrányosan hat az ország védelmi képességére. Hibát vét az a politikus, katonai vezető, vagy biztonságpolitikai szakértő, aki az ország haderejének és rendvédelmi szerveinek fejlesztését tartja csak fontosnak figyelmen kívül hagyva a geopolitikai környezetet és a gazdasági realitásokat. Ennek ellenkezője is igaz a nemzetközi geopolitikai viszonyokból levont rossz következtetések, a gazdaság teljesítőképességének túlértékelése torz és túlzó haderőfejlesztési programokat indít el. A védelmi képesség bonyolult rendszer nem csak kialakítása nem csak védelmi politika feladata, össztársadalmi érdek, amelyben figyelembe kell venni a szövetségi hovatartozásból eredő követelményeket is.

A tanulmány a közlekedési rendszer és a védelmi képesség kapcsolatrendszerét vizsgálja. Terjedelmi korlátok miatt közlekedési rendszerrel a elsősorban közlekedésföldrajzi szempontból foglalkozom. Az olvasókban felvetődhet a kérdés miért olyan fontos a közlekedési rendszer teljesítőképessége Európában, amikor a kontinensen egy háborús konfliktus kialakulásának a veszélye nem jelentkezik markánsan. Emiatt a két világrendszer felbomlása után a haderők létszámának a csökkentése, szervezeteik átalakulása figyelhető meg. Néhány szkeptikus szakértő még annak a véleményének is hangot ad, hogy ezt a kérdést már akkor megoldottnak lehetett tekinteni, amikor a globális szembenállás korában a két nagy

¹ A szerző a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem Bolyai János Katonai Műszaki Kar, Katonai Logisztikai, Minőségügyi és Közlekedésmérnöki Tanszékének habilitált egyetemi docense. A cikk a Magyar Tudományos Akadémia Bolyai János Kutatási Ösztöndíj Támogatásával készült.

katonai tömb a Varsói Szerződés, és NATO frontcsoportok, illetve hadseregcsoportok felvonulását tervezte az európai hadszíntéren. A bipoláris világrendszer megszűnése valóban forradalmi változásokat idézett elő a biztonságpolitikában és a hadügyben. Ezek az átalakulások természetesen közlekedési rendszer és a védelmi képesség kapcsolatrendszerében is éreztetik a hatásaikat. Európában napjainkban valóban nem kell számvetni olyan felvonulási és szétbontakozási irányokkal, ahol a közúti hálózat teljesítőképességének naponta 4-8000 gépjármű mozgását kell biztosítani. Az elvégzett számvetések azt igazolják, hogy különösen a Washingtoni Szerződés V. cikkely hatályán kívüli műveletek esetében továbbra sem jelent könnyű feladatot a kijelölt NATO erők felvonulása és fogadása.²

A globális szembenállás időszakában egy esetleges háborús konfliktusban a közlekedési rendszernek a haderő felvonulási, szétbontakozási, utánpótlási és a hadiipar szállítási igényeit kellett kielégíteni. Ebben az időszakban a vezérkarok és a katonai közlekedési szervek közlekedési infrastruktúra elemeinek atomfegyverekkel való rombolásával számoltak így a közlekedési hálózat helyreállítása felértékelődött. A szállítási és a helyreállítási szükségletre a tömegesség volt a jellemző. A két világrendszer felbomlása után alapvetően megváltozott biztonságpolitikai környezet, így a haderő és hadiipar szállítási szükséglete egyaránt csökkent. Már nem számolunk a közlekedési vonalak tömeges rombolásával, ezért nincs szükség a korábbi helyreállítási kapacitásokra sem. Ezek a változások a katonai közlekedési szervezetek összetételét is érintették. Ez azt jelenti, hogy a haderők állományában, napjainkban már jóval kevesebb mozgást szabályzó, mozgást biztosító közút- és vasútépítő szervezeti elemre van szükség.

A hadügyben lezajlott változások ellenére a közlekedési rendszer infrastrukturális elemeinek fenntartási és fejlesztési kérdéseiről a védelmi politikának koncepciót kell megfogalmazni és ez alapján érvényesíteni a közlekedéspolitikában felmerülő védelmi érdekeket. Hadtörténelmi tapasztalatok sora bizonyítja, hogy a haderő mozgásához szükséges közlekedési hálózat kialakítására a fegyveres konfliktus kitörése után nincs mód, legfeljebb az egyes irányokban a szűk keresztmetszetet jelentő hálózati elemek forgalmi képességének növelésére van reális lehetőség. A közlekedéspolitikában érvényesítendő védelmi érdekek is kiszélesedtek. Míg korábban a közlekedésügyben a védelmi érdekeket szinte kizárólag a politikai vezetés és vezérkarok által meghatározott hadműveleti

² Báthy Sándor: Az ország területe védelmi célú logisztikai előkészítése különös tekintettel a közlekedési hálózatra. Hadtudományi Tájékoztató. A Honvédelmi Minisztérium Oktatási és Tudomány Szervező Főosztály kiadványa. Budapest, 2002/3. szám. 131-142. o.

követelmények határozták meg, addig ezek napjainkban - a biztonságpolitikai kihívásokra válaszul - kiegészültek a terrorizmus elleni harc és a katasztrófavédelem szempontjaival is.³ A következő évtizedekben Magyarországon jelentős közlekedés hálózat jelentős fejlesztése várható, amely elsősorban a gyorsforgalmi közutak építésében jelentkezik. Ez a fejlődés indokoltá teszi, hogy a megváltozott védelmi követelményekhez igazítva fogalmazzuk meg a közlekedéspolitikában érvényesítendő honvédelmi érdekeket.

Magyarország közlekedésföldrajzi szerepe Európában

Az említett követelmények kialakítását Magyarország geopolitikai helyzetében beállt változások és az európai közlekedési rendszerben betöltött szerepünk is indokoltá teszik. Magyarország területe a történelem folyamán kiemelkedő tranzit szerepet töltött be és tölt be ma is Európában. Ezt a tranzit jellegét katonai értelemben is meghatározó jelentőségűnek lehet értékelni, jelentősége azonban változó, fontossága időként vetekszik a kontinensen legfontosabb hadszíntérnek tekinthető német-lengyel síkságéval. Magyarországon keresztül jó összeköttetés biztosított Nyugat-Európa és balkáni országokon keresztül Törökország felé, Dél-Európa és Ukrajna (Oroszország) között, fontos összekötő kapocs az Északi-tenger, a Balti-tenger, a Földközi-tenger és a Fekete-tenger közötti vasúti és közúti forgalomban. Ezekben a viszonylatokban Magyarország területe ugyan megkerülhető, de ez helyenként nehezen megoldható szállítási feladatot jelent, arról nem is beszélve, hogy a szállítási távolságok növekedésével a költségek is növekednek.

Magyarország tranzit szerepe a globális gazdasági folyamatok elterjedésének és a turizmus fejlődésének hatása a személy és áruforgalomban is növekedett. Az új vasút és közút építési technológiák alkalmazása mellett is csak nehezen megoldható, hogy a magashegységek elválasztó hatását ki lehessen küszöbölni.⁴ Az Alpok és a Kárpátok ún. reteszelő hatásának érvényesülése figyelhető meg Kárpát-medencén áthaladó nemzetközi vasúti és közúti forgalomban. Vagyis a hegyvidéki vasutak és közutak a nagyobb kiterjedésű domb és síkvidékek felé irányulnak.

Az említett okokból kialakult és fennálló kiemelkedő tranzit szerepünket jelzi az is, hogy az ország területén több, az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága által kialakított E jelzésű vasútvonal és közút halad át. Az E jelezésű vasútvonalak és közutak rendszere több okból sem tudta betölteni azt a szerepet, hogy kifejezze a közös európai közlekedéspolitikát

³ Horváth Attila: A közlekedési hálózat és a védelmi érdek kapcsolata. Megjelenés alatt a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem Egyetemi Könyvtár őrési helyére. Budapest, 2004. /a továbbiakban: Horváth Attila (2004/b): i.m./: A terrorizmus elleni védelem, illetve a katasztrófavédelem közlekedésügyi és védelmi összefüggéseiről a tanulmányban terjedelmi okokból bővebben nem foglalkozom.

⁴ Erdősi Ferenc: Európa közlekedése és a regionális fejlődés. Dialog Campus Kiadó. Budapest-Pécs, 2004. Második bővített és javított kiadás. 508.o.

kialakításának szükségességét. Ennek kialakítására az igény 1991-ben, Csehszlovákia fővárosában, Prágában rendezett I. Páneurópai Közlekedési Értekezleten merült fel. Ehhez kedvező körülményt teremtett a bipoláris világrendszer felbomlása és az Európai Unió létrehozása. Az Európai Unió jogelőd szervezeteinek nem volt közös közlekedéspolitikája a 1991-ben kötött Maastrichti Szerződés hosszas előkészületek után lefektette az Európai Unió közös infrastrukturális politikájának alapjait. A közösség tagállamaiban létrehozták az ún. Trans European Network (TEN) hálózatot, amelynek 3 alrendszere van: az energetikai, telekommunikációs és közlekedési hálózatok.

Az 1994-ben Krétán tartott II. Páneurópai Közlekedési Értekezleten kialakított európai közlekedési folyosók az eredeti elképzelés szerint az Európai Unió akkori tagállamait kötötte össze harmadik országon keresztül a közösség gazdasági érdekei számára fontos területekkel. 1997-ben, Helsinkiben a III. Páneurópai Közlekedési Értekezleten az európai közlekedési miniszterek újabb elemekkel egészítették ki a Páneurópai Korridorokat (innen ered a Helsinki Korridor, vagy Helsinki-folyosó elnevezés).⁵ A kiegészítésekkel a Páneurópai Korridorok már sokkal inkább az összeurópai közlekedési érdeket szolgálják. Az európai közlekedési korridorok kijelölése ismételten megerősítette a Kárpát-medence tranzit szerepét. Az ország területén az alábbi közlekedési folyosók vezetnek át, amelyek meghatározzák a közlekedési hálózatfejlesztésének irányait is:

Magyarországon átvezető közúti Helsinki Korridorok:

- IV. Korridor: Berlin – Prága – Pozsony – Nürnberg – Bécs – Budapest – Konstancia;
- V. Korridor: Velence – Ljubljana – Budapest– Lvov;
- V/B Korridor: Fiume – Zágráb – Budapest;
- X/B Korridor: Budapest – Újvidék – Belgrád.

Magyarországon átvezető vasúti Helsinki Korridorok:

- IV. Korridor:Berlin – Prága – Pozsony – Nürnberg – Bécs – Budapest – Konstancia;
- V. Korridor: Velence – Ljubljana – Budapest– Lvov;
- V/B Korridor: Fiume – Zágráb– Budapest;
- V/C Korridor: Plocse – Szarajevó – Eszék – Budapest;
- X/B Korridor: Budapest – Újvidék – Belgrád.

A VII. korridor: A Duna – Majna – Rajna csatorna önálló folyosó szerepet tölt be, amely jó belvízi összekötést biztosít az Északi-tenger és a Fekete-tenger között.

⁵ Lindenbach Ágnes–Murányi Miklós –Zsolnay Tamás: Az Európai Unió ügyi feladatai II. rész. Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem. Építőmérnöki Kar kiadványa. Budapest, 2003. 16–31. oldal.

A közlekedés szerepének felértékelődése a NATO-ban

1999. március 12-én Magyarország a NATO teljes jogú tagja lett. Ez alapvető változásokat eredményezett Magyarország biztonsági környezetében és biztonságpolitikájában. Változott a geopolitikai helyzetünk azért is, mert a szövetség céljai és feladatai változtak, illetve szervezete is átalakult. Csatlakozásunk óta a NATO-ban Új Stratégiai Konceptiót alakítottak ki, amelyet a szövetség állam- és kormányfői 1999. április 23–24-én a szövetség Washingtoni Csúcsértekezletén fogadtak el. Az új stratégiai irányvonal bevezetésére azért volt szükség, mert a NATO katonai és politikai szervezeteit fel kellett készíteni a válságkezelési műveletekre is. Ezért az alapcél, vagyis a Washingtoni Szerződés V. cikkelyében megfogalmazott kollektív védelem elvének fenntartása mellett a NATO védernyőjét ki kellett terjeszteni a politikai és katonai szövetség határain kívülre. A Washingtoni Csúcsértekezleten megfogalmazott elvek alkalmazása a gyakorlatban azt jelenteti, hogy a NATO tagállamok vezetői számolnak a NATO erők – főként a válságkezelő és béketámogató műveletekben – a tagállamok területén kívüli alkalmazásával. Az Új Stratégiai Konceptió kialakítása a szövetség korábbi hadműveleti és logisztikai elveinek felülvizsgálatát is szükségessé tette. Ennek alapját a Washington Csúcsértekezleten elfogadott ún. Védelmi Képességek Kezdeményezések (Defence Capability Initiatives–DCI) szolgáltatta. Ebben a programban olyan fejlesztési elképzeléseket helyeztek előtérbe, mint a gyors felvonulás, a mozgékonyági képesség fokozása és az alkalmazott szövetséges erők ellátása, illetve fenntartása.

A NATO állam- és kormányfői a szövetség 2002 novemberében tartott Prágai Csúcsértekezleten megerősítették és kiegészítették az 1999 áprilisában, Washingtonban a Védelmi Képességek Kezdeményezésekben elfogadott alapelveket. A szövetség politikai vezetői ekkor egyértelműen a képességalapú haderőfejlesztés mellett tették le a voksukat. A haderőfejlesztés célja szövetségi szinten a kisebb, ugyanakkor gyorsan alkalmazható, az új biztonságpolitikai kihívásoknak jobban megfelelő hadseregek létrehozása. Ezt a Prágában elfogadott alapelvek elnevezése is alátámasztja, ugyanis az új fejlesztési elképzelések a Prágai Képességvállalások elnevezést kapta (Prague Capabilities Commitment –PCC). A NATO-tagállamok vezetői a Prágai Csúcsértekezleten egy, a világon bárhol bevethető gyors reagálású erő felállítását határozták el.⁶ Az ún. prágai kapacitások *a NATO erők gyors telepítésének és a mozgékonyág fenntartásának elvét alátámasztotta és megerősítette*. Emiatt katonailag ismételten előtérbe helyezte a közlekedés és ezen belül a szállítás szerepét.

⁶ A gyors reagálású erők bevetésének engedélyezése és a kijelölt erők felvonultatásának megkezdése feltételezi az ENSZ Biztonsági Tanács felhatalmazását és NATO az Észak-atlanti Tanács döntését.

A mozgatási és szállítási képesség feltételeinek a kialakítása a közlekedési hálózat szempontjából elsősorban *nem katonai feladat, hanem más az infrastruktúraépítési és fenntartási kategóriába eső állami feladatot jelent. A közlekedési hálózat fejlesztése viszont a szövetségi kötelezettségeink részének is felfogható.* Ez azért fontos, mert a közlekedésfejlesztési elképzelések kialakításakor ezzel érvelni lehet és kell a döntéshozók felé a védelmi szempontok érvényesítése érdekében.⁷

Magyarország közlekedésföldrajzi szerepe a NATO szövetségi rendszerében

A NATO csatlakozás utáni években Magyarország földrajzilag - a szövetség történetében egyedülálló módon - a „szárazföldi-sziget” szerepet töltötte be.⁸ Ez a helyzet 2004 tavaszán gyökeresen megváltozott. Ebben az évben a szomszédos államok közül Szlovákia, Románia és Szlovénia is a NATO teljes jogú tagja lett. Az újabb NATO bővítés és az Európai Unió csatlakozásunk miatt ismételten változás állt be az ország geopolitikai helyzetében. Ez alapvetően módosította Magyarország helyét a NATO szövetségi rendszerében. A NATO szempontjából értékelve a térségben ma már nem egyedül töltjük be a perem-ország szerepét Ukrajnával, Szerbia és Montenegróval és Horvátországgal szemben. Az ország védelme szempontjából, a NATO-ban betöltött szerepünk változása közlekedési értelemben nem csak azt jelenti az, hogy adott esetben fel kell készülnünk a Magyarországra érkező szövetséges erők fogadására. A befogadó nemzeti támogatás keretében az ország területén átvonuló NATO erők felvonulására sokkal inkább számítani lehet. A NATO bővítéssel ugyanakkor sokkal könnyebbé vált a Magyar Honvédség kijelölt erőinek a felvonulása.

A NATO bővítés második üteme után a szövetség szintjén egységesülő Európában közlekedési hálózattal lehet számolni. Ez a megállapítás főként a Washingtoni Szerződés V. cikkely hatálya alá eső műveletekre igaz. Míg földrajzi értelemben valóban egységes rendszerről lehet beszélni, addig közlekedési tekintetben helyesebb az egységesülés kifejezés, ugyanis a tagállamok közlekedési hálózatának fejlettsége jelentős eltéréseket mutatnak. Ebben a tekintetben elég csak Németország és Románia közlekedési hálózatának kiépítettségét és teljesítőképességét összehasonlítani. Nem szabad elfelejtenünk a vasúti közlekedésben a vasútvonalak nyomtáv és vontatási áramnem különbségeiről sem.⁹

⁷ Horváth Attila (2004/b): i.m.

⁸ A magyar sajtóban és helyenként a referált folyóiratokban a „szárazföldi-sziget” szerepünket úgy értelmezték, hogy Magyarország volt az egyetlen tagállam, amelyiknek nem volt szárazföldi összekötése egy másik tagállammal. Ez a megállapítás nem igaz, Portugáliának Spanyolország felvételéig nem volt szárazföldi kapcsolata másik NATO országgal. Ilyen összekötéssel Norvégia a mai napig nem rendelkezik Svédország semleges státusza miatt. Szerepünk az ideiglenes bővítésig mégis unikális volt, amely abból adódott, hogy Magyarországnak nincsenek tengeri kikötői.

⁹ Az európai NATO tagállamok közül széles nyomtávú vasútvonalak a jellemzők Spanyolországban, Portugáliában, Lettországon, Litvániában és Észtországban.

Ebben az egységesülő szövetségi szintű közlekedési rendszerben Magyarország a földrajzi fekvése miatt a tranzit szerepünk felértékelődött, a már korábban tárgyalt közlekedési viszonylatokban. Ez egyértelműen jelentkezik a Washingtoni Szerződés V. cikkely hatálya alá eső műveletek tervezésekor. Az V. cikkely hatályán kívüli műveleteknél Magyarország fontos átmenő ország lehet elsősorban a balkáni országok, Trieszt, Koper, Konstancia és esetleg Rijeka tengeri kikötők felé. Ebben a tekintetben a Magyarországon tervezett közlekedési hálózati fejlesztéseket a védelmi képesség szempontjából szövetségi és országos szinten kedvezőnek lehet tekinteni, mert ezekben az irányokban a gyorsforgalmi utak építésével és a vasútvonalak rekonstrukciójával javulnak a mozgás és szállítás feltételei.

A mozgásszervezés ugyan nem tartozik közlekedésföldrajzi kategóriákhoz, de az összefüggés nyilvánvaló. A katonai forgalomszervezési szempontból azonban szükséges megemlíteni, hogy a Washingtoni Szerződés V. cikkely hatálya meghatározó jelentőségű a NATO erők és a Magyar Honvédség kijelölt erőinek fel- és átvonulása szempontjából. A Washingtoni Szerződés – a kollektív védelem elve alapján elrendelt – V. cikkely hatálya alá eső műveletekben a katonai szállítások abszolút prioritást élveznek. A Washingtoni Szerződés V. cikkely hatályán kívüli műveletekben a közlekedési hálózat igénybevételét úgy kell szervezni, hogy az lehetőleg ne zavarja a polgári forgalmat. A forgalom zavarásának mértékét a művelet jellege, a szállítási feladat nagyságrendje, a rendelkezésre álló idő, az igénybe vehető közlekedési vonal és egyéb szempontok határozzák meg. A szükséges engedélyek beszerzése forgalomszervezési feladatok mellett a torlódások és a balesetek elkerülése érdekében közlekedési vonalakon végzett katonai mozgásokat a médiákban a lakossággal közölni kell.¹⁰

Tennivalók

A közlekedésügyben az előttünk álló időszak védelmi szempontból Magyarországon a tervezett nagyarányú fejlesztések miatt kedvező lesz. A lehetőségek kihasználásához azonban védelmi szempontból egységes a terrorizmus elleni védelem és katasztrófa védelem feladataival összehangolva egységes katonai koncepciót kell kialakítani. Ennek hiányában nem lehet a védelmi képesség szempontjából hatékony közlekedési rendszerről beszélni. A közlekedési hálózat teljesítőképességét figyelembe kell venni a NATO szövetségi szintű és a Magyar Honvédség lehetséges műveleteihez szükséges tervezési folyamataiban.¹¹ A

¹⁰ Horváth Attila (2004/b): i.m.

¹¹ Szarvas László: A Magyar Honvédség közlekedési szolgálat feladatrendszerének átalakulása. Katonai Logisztika. A Magyar Honvédség Logisztikai Folyóirata. Budapest, 20005. I. rész. 1. szám 30-61. o.

közlekedési hálózat jó alkalmat teremthet egy jobb elrendezésű béke diszlokáció megteremtéséhez és a Központi Logisztikai Bázis koncepciójának megvalósításához.

Az egységesítésre terrorizmus elleni harc és katasztrófa védelem szempontjaiból is szükség van. A terrorizmus komoly kihívást jelent a közlekedési rendszer számára, napjainkban a terrorcsoportok lehetséges célpontjai között „előkelő helyen” városi tömegközlekedés létesítményei és járművei, de nem ritkák a terrortámadások a rurális tereken sem.¹² A katasztrófavédelemben a hálózati elemek sérülékenységének felmérése és mentőerők gyors felvonulásnak biztosítása tartozik a közlekedési szakfeladatok közé. Ebben a tekintetben ma már nem csak a NATO tagság, hanem az Európai Unió csatlakozás is kötelezettséget ró a Magyar Köztársaság számára. Azok a katonai tapasztalatokat például, amelyek az elmúlt évtizedekben felhalmozódtak, jól lehet hasznosítani az Európai Unió Kritikus Infrastruktúra Program teljesítésekor. Önmagában közlekedési hálózat fejlesztése katonai szempontból még egy jó koncepció kialakításakor sem elégséges ha közlekedési informatikai, irányítási, jármű alrendszerekben nem történik fejlődés, illetve a helyreállítás lehetőségeit nem igazítjuk a piac gazdaság által kialakított viszonyokhoz.

Felhasznált irodalom:

19/2004. (III. 26.) OGY határozat a 2003-2015-ig szóló magyar közlekedéspolitikáról. Complex CD-Jogtár, Hatályos, 2004. július 31.

2003. évi CXXVIII. Törvény a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről. Complex CD-Jogtár, Hatályos, 2004. július 31.

Báthy Sándor: Az ország területe védelmi célú logisztikai előkészítése különös tekintettel a közlekedési hálózatra. Hadtudományi Tájékoztató. A Honvédelmi Minisztérium Oktatási és Tudomány Szervező Főosztály kiadványa. Budapest, 2002/3. szám. 131-142. o.

Erdősi Ferenc: Európa közlekedése és a regionális fejlődés. Dialog Campus Kiadó. Budapest–Pécs, 2004. Második bővített és javított kiadás.

Fehér Könyv. Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő dönteni. Az Európai Közösségek Bizottsága. Brüsszel, 2001. A Külügyminisztérium támogatásával önálló mellékletként közzéteszi a Magyar Közlekedés. Budapest, 2002 július–augusztus.

Horváth Attila: A térszemlélet változása a magyar katonai stratégiában 1920-tól napjainkig. Tér és Társadalom. A Magyar Tudományos Akadémia Regionális Kutatások Központja folyóirata. Győr, 2004. 1. szám. 127–144. o.

¹² Horváth Attila: A közúti, vasúti és vízi közlekedés terrorfenyegetettségének jellemzői. In: Tóth Péter (szerk). Válaszok a terrorizmusra II. A politikai marketing csapdájára. Mágusstúdió. Budapest, 2006. 321-336. o.

Horváth Attila: A közlekedési hálózat és a védelmi érdek kapcsolata. Lektorált tanulmány. Megjelenés alatt a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem Egyetemi Könyvtár őrzési helyére. Budapest, 2004.

Horváth Attila: A közúti, vasúti és vízi közlekedés terrorfenyegetettségének jellemzői. In. Tóth Péter (szerk). Válaszok a terrorizmusra II. A politikai marketing csapdájára. Mágusstudió. Budapest, 2006. 321-336. o.

Lindenbach Á– Murányi M –Zsolnay T Az Európai Unió utügyi feladatai II. rész. Budapesti Múszaki és Gazdaságtudományi Egyetem. Építómérvnői Kar. Budapest, 2003.

Magyar közlekedéspolitika 2003–2015. Háttéranyag. Gazdasági- és Közlekedési Minisztérium kiadványa. www.gkm.hu A 2004. márciusi változat szerint.

Szarvas László: A Magyar Honvédség közlekedési szolgálat feladatrendszerének átalakulása. Katonai Logisztika. A Magyar Honvédség Logisztikai Folyóírata. Budapest, 2005. I. rész. 1. szám 30-61. o. II. rész 2.szám 49-93. o.