

# MIȘCAREA ȘI TRANSPORTUL – COMPONENTE DE BAZĂ ALE SPRIJINULUI LOGISTIC AL UNITĂȚILOR MILITARE LA PACE

## MOVEMENT AND TRANSPORTATION – BASIC COMPONENTS OF THE LOGISTIC SUPPORT OF MILITARY UNITS DURING PEACETIME

## LA MOBILITÉ ET LE TRANSPORT – ÉLÉMENTS DE BASE DU SOUTIEN LOGISTIQUE DES UNITÉS MILITAIRES EN TEMPS DE PAIX

Prof.univ.dr.col. (r.) Sorin PÎNZARIU\*  
Col. Costel-Dorel MÎNEA\*\*

Mișcarea și transportul sunt componente importante ale sprijinului logistic al unităților militare pe timp de pace, care are, drept scop, mișcarea forțelor luptătoare și transportul suportului logistic necesar pentru desfășurarea, în bune condiții, a activităților de pregătire și de instruire a acestora în vederea îndeplinirii misiunii de bază a fiecărei unități militare în parte. Mișcarea și transportul contribuie la constituirea rezervelor și stocurilor de bunuri materiale pentru situații de criză, pentru mobilizare și război. Planificarea mișcării și transportului efectivelor și bunurilor materiale depinde de o serie de factori care stau la baza asigurării la timpul și la locul potrivit a suportului logistic, necesar pentru îndeplinirea obiectivelor fundamentale și specifice ale fiecărei unități militare pe timp de pace.

*Movement and transportation are important components of the logistical support of peacetime military units, which aims to move combat forces and transport the logistics support needed to conduct their training activities in good condition in order to fulfill the basic mission of each military unit. Movement and transport contribute to the constitution of reserves and stocks of goods for crisis, mobilization and war. Planning the movement and transportation of assets and material assets depends on a number of factors that underpin the timely and appropriate placement of logistical support necessary to meet the fundamental and specific objectives of each military unit during peacetime.*

*La mobilité et le transport constituent des éléments importants du soutien logistique des unités militaires en temps de paix, dont le but vise le déplacement des forces de combat et le transport du support logistique nécessaire au déroulement en bonne condition des activités de formation et d'instruction militaire pour l'accomplissement de la mission de base propre à chaque unité militaire. La mobilité et le transport contribuent à la constitution de réserves et de stocks de biens matériels, pour les situations de crise, de mobilisation et de guerre. La planification du mouvement et du transport des effectifs et des biens matériels dépend d'un certain nombre de facteurs qui conditionnent le placement opportun et approprié du soutien logistique nécessaire à l'accomplissement des objectifs fondamentaux et spécifiques de chaque unité militaire en temps de paix.*

**Cuvinte-cheie:** mișcare și transport; logistică; sprijin logistic; planificare.

**Keywords:** movement and transportation; logistics; logistic support; planning.

**Mots-clés:** mobilité et transport; logistique; soutien logistique; planification.

\*Academia de Forțe Terestre  
„Nicolae Bălcescu”, Sibiu

e-mail: catalin\_chi@yahoo.com

\*\*Corpul de control și inspecție

e-mail: robert02121971@yahoo.com

Dezvoltarea societății românești în ansamblu, noul conținut al relațiilor dintre state, progresele tot mai mari înregistrate în domeniul științelor, experiența din gândirea și prin practica militară, noua fizionomie a războiului, caracteristicile și cerințele mereu moderne ale confruntării armate sunt principalii factori care pun o amprentă, din ce în ce mai evidentă, pe tendințele și pe evoluția acțiunilor militare și pe sprijinul logistic al acestora.

Actualmente, interesul național de asigurare a propriei securități se interferează și se subordonează obiectivelor Alianței Nord-Atlantice. În acest sens, modernizarea structurală și funcțională a organismelor statului și a economiei în vederea transpunerii în practică a programelor vizând securitatea națională a țării necesită standarde, aplicabile în concordanță cu strategiile Alianței și ale Uniunii Europene, având în vedere elementele de specificitate și caracteristicile războiului modern.

Caracterul preponderent local și asimetric al viitoarelor conflicte, în care vor fi antrenați atât actori statali, cât și nonstatali, pune mari probleme asupra capacității de gestionare a acțiunilor militare. Capacitatea de reacție rapidă și de acțiune întrunită, de susținere națională și multinațională și nu în ultimul rând de protecție multidimensională a acestora, presupune să fie sprijinită de un sistem logistic integrat modern, dacă ne gândim la fizionomia viitoarelor conflicte militare, la utilizarea întregii game de război informațional și psihologic, precum și la folosirea masivă a noilor generații de arme inteligente.

În acest sens, procesul de transformare a Armatei României urmărește realizarea unui sistem logistic eficient, care presupune degrevarea unităților militare tactice de sarcinile administrative. Din acest punct de vedere, considerăm că îndeplinirea misiunilor și sarcinilor specifice unităților militare pe timp de pace este influențată și condiționată în același timp de funcționalitatea structurilor organizatorice, printre care și forțele de logistică au un rol decisiv în asigurarea unui sprijin logistic eficient și oportun, necesar pregătirii și instruirii forțelor luptătoare pe timp de pace, precum și desfășurării în bune condiții a acțiunilor militare în situații de criză, de mobilizare și de război.

Îmbunătățirea stării de pregătire și de instruire a forțelor luptătoare pe timp de pace prin asigurarea unui suport logistic de calitate presupune transformarea și modernizarea sistemelor logistice

actuale pentru a răspunde cerințelor pe linie de logistică, stabilite de Alianța Nord-Atlantice. În acest sens, o componentă importantă a unui sistem logistic modern, care este în măsură să asigure un sprijin logistic eficient și un suport logistic de calitate pentru instruirea forțelor luptătoare pe timp de pace, este mișcarea și transportul. Această componentă principală a lanțului de sprijin logistic cuprinde totalitatea capacităților, structurilor specializate, facilităților și echipamentelor, destinate desfășurării activităților curente, planificate prin *Planul cu principalele activități* al fiecărei unități militare, precum și dislocării, susținerii și redislocării forțelor participante la pregătirea și la desfășurarea exercițiilor militare.

Legislația în domeniul militar susține că „mișcarea/deplasarea, ca parte a unei operații militare este activitatea cerută pentru schimbarea poziției/locației geografice a forțelor, a echipamentelor și a materialelor din înzestrarea acestora și presupune asigurarea capacităților de sprijin necesare mobilității, transportului, infrastructurii și controlului mișcării, precum și a relațiilor de interdependență corespunzătoare”<sup>1</sup>. Strâns legat de noțiunea de mișcare, „transportul este constituit din ansamblul activităților prin care, cu ajutorul mijloacelor specifice, militare și/sau civile din înzestrare și/sau contractate din alte surse, se realizează deplasarea forțelor, personalului, echipamentelor și materialelor în locațiile geografice dorite”<sup>2</sup>.

Considerăm că mișcarea și transportul personalului și al bunurilor materiale, apreciate ca un important pilon al sprijinului logistic, au un rol important în asigurarea unei bune funcționări a fluxurilor care se formează între componentele sistemului logistic, acestuia revenindu-i multiple sarcini în optimizarea spațiului și timpului economic, în reducerea timpului necesar realizării binomului cerință inițială-satisfacerea finală a nevoilor de trai și în instruirea forțelor luptătoare din unitățile militare pe timp de pace.

Mișcarea și transportul personalului și al bunurilor materiale pe timp de pace determină, din punctul nostru de vedere, existența a două feluri de transporturi: interioare, prin care se efectuează deplasarea în spațiu, de la o unitate militară la alta, în cadrul procesului de aprovizionare și al celui comercial, care se desfășoară în sfera circulației dintre furnizorul de bunuri materiale și unitățile militare.

În actualele condiții ale pieței și în majoritatea activităților de aprovizionare, transportul bunurilor materiale de la furnizor la unitățile militare se execută cu mijloacele de transport ale acestora din urmă. În acest sens, apreciem ca fiind economică, utilă și obligatorie folosirea clauzei *franco-depozitar-beneficiar* în contractele de achiziție încheiate între autoritățile contractante militare și furnizorii de bunuri materiale.

Există și situații când agenții economici nu acceptă această clauză sau chiar dacă acceptă, costul de achiziție al produsului ar fi mai mare decât dacă s-ar folosi mijloacele de transport ale unității militare. De aceea susținem că transportul bunurilor materiale, de la furnizor la unitatea militară, precum și de la locul depozitării în unitățile militare la cel al consumatorului final (unitate, subunitate, formațiune, luptător etc.) este o componentă extrem de importantă a sprijinului logistic al unităților militare pe timp de pace.

Mișcarea și transportul reprezintă, din punctul nostru de vedere, una dintre activitățile esențiale ale distribuției fizice către consumatorul final, respectiv militarul aflat în procesul pregătire și de instruire și de aceea este considerată cea mai importantă componentă a sprijinului logistic și a activităților militare planificate pe timp de pace.

Mișcarea și transportul pe timp de pace trebuie privite și din altă perspectivă, atunci când avem de a face cu transferul echipamentelor, materialelor și personalului de la sursele de aprovizionare/primire la forțele luptătoare participante la pregătirea și desfășurarea exercițiilor militare tactic-aplicative, precum și pentru executarea manevrei de forțe și de mijloace a unităților militare participante, din locul de dispunere la pace într-un raion unde au fost planificate să se execute exercițiile militare. Bunurile materiale necesare forțelor luptătoare aflate în zona de pregătire și de desfășurare a exercițiilor militare sunt asigurate, de regulă, cu mijloace de transport din organica proprie și din unitățile militare specializate în transport. Necesarul de transport se execută pe baza unor previziuni funcționale, care au drept scop „eficientizarea transporturilor, inclusiv prin dotarea cu mijloace autoperformante, care să permită transportul tehnicii de luptă și al altor materiale, în același timp sau succesiv, pe aceeași platformă”<sup>23</sup>.

În funcție de perioada în care au fost planificate, de felul și de locul de pregătire și de desfășurare

a exercițiilor militare, se execută transporturi pentru: dislocarea/redislocarea forțelor luptătoare; aprovizionarea/reaprovizionarea și completarea cu echipamente și cu materiale și transporturi de evacuare. Plecând de la acest considerent, susținem că, atunci când este necesară deplasarea forțelor luptătoare într-o zonă de desfășurare a exercițiilor militare mai depărtată față de dispunerea la pace, se poate apela, în afara transportului auto, și la transportul feroviar, aerien, maritim sau combinat.

Principiul de bază în executarea mișcării și transporturilor constă în utilizarea de către eșalonul superior a mijloacelor de transport din organica, în folosul eșaloanelor subordonate. Pe timpul pregătirii și desfășurării exercițiilor militare se consumă o mare cantitate de bunuri materiale din clase de aprovizionare diferite, fapt care implică reaprovizionarea acestora în timp scurt. De aceea, considerăm că unitățile militare participante la exercițiile militare trebuie să-și evalueze necesitățile de transport propriu și extern în mod continuu, să cunoască sursele de sprijin pentru transport, din zona de desfășurare a exercițiilor militare, și să înainteze cereri de transport către eșaloanele superioare, în concordanță cu nevoile unităților militare participante. Coordonarea activităților desfășurate pentru planificarea, organizarea, monitorizarea și controlul executării mișcării și transportului în cadrul exercițiilor militare se face de către structura de mișcare și de transport din cadrul fiecărei unități militare participante la exercițiile militare.

Mișcarea și transportul personalului și al bunurilor materiale, atât în cadrul activităților militare curente, cât și pe timpul desfășurării exercițiilor militare, se bazează pe capacitățile și pe structurile organizatorice proprii ale unităților militare, ale celor specializate în transport și ale eșaloanelor superioare și apreciem că sunt influențate de cel puțin trei componente: controlul mișcării, infrastructura de transport și paza transporturilor planificate pentru desfășurarea activităților curente specifice și a exercițiilor militare.

*Controlul mișcării* poate fi definit, în opinia noastră, ca un ansamblu de activități care cuprinde planificarea, îndrumarea, programarea și controlul personalului și materialelor pe liniile de comunicații, menținând, în același timp, vizibilitatea în tranzit și în urmărirea cerințelor de planificare inițială. De aceea considerăm că trebuie identificate

permanent și evitate eventualele blocaje în zona de desfășurare a activităților militare curente specifice și a exercițiilor militare, iar posibilele întreruperi ale fluxului să fie minimizate. Una dintre cele mai mari provocări ale controlului mișcării o reprezintă adaptarea rapidă la modificările condițiilor de drum și de stare a vremii.

*Infrastructura de transport* necesară executării mișcării și transportului personalului și bunurilor materiale este pusă la dispoziție de organele publice centrale și locale, prin una dintre formele de transport: aerian, feroviar și rutier. În opinia noastră, capacitățile rețelei de transport trebuie să fie echilibrate în raport cu cerințele de circulație, astfel încât modurile de transport și rutele să nu fie nici saturate, dar nici insuficient exploatate.

*Paza transporturilor militare* pe timpul desfășurării activităților curente specifice și a exercițiilor militare revine în totalitate statului major din fiecare unitate militară, iar execuția revine structurilor de poliție militară din compunerea unităților militare sau unităților militare specializate. Plecând de la aceste considerente, susținem că activitatea de coordonare a mișcării și a transporturilor are în vedere executarea unor astfel de transferuri de persoane și de bunuri materiale dintr-un loc în altul, care să se realizeze în timp util și cu cele mai reduse costuri, care să determine o cât mai mică valoare de schimb.

Sistemul de mișcare și de transport „trebuie să fie adaptabil situațiilor create, să fie capabil să reacționeze pozitiv la cerințele stabilite pentru dislocarea și susținerea marilor unități și unităților militare și să fie integrat, în ceea ce privește interacțiunea elementelor sale componente”<sup>74</sup>. Apreciem că aceste componente au o influență importantă în ceea ce privește conducerea unitară a sistemului de mișcare și de transport, iar organele de conducere logistică împreună cu compartimentul coordonare a mișcării urmăresc creșterea aportului mișcării și transporturilor la satisfacerea nevoilor de bunuri materiale ale unităților militare pe timp de pace, prin modernizarea, într-o viziune globală, a sistemului de mișcare și de transport.

În acest sens, conducerea unităților militare trebuie să ia decizii cu o frecvență ridicată și care, deseori, trebuie reconsiderate la intervale mici de timp, din cauza schimbărilor care apar. De asemenea, pentru conducerea eficientă a acestui domeniu important al sprijinului logistic, trebuie

ca organele de conducere logistică să țină cont permanent de costurile de transport, care includ toate costurile direct asociate deplasării bunurilor de la o unitate militară la alta și din depozitele proprii către consumatorii finali, respectiv efectivele de militari care se instruiesc și se pregătesc pe timp de pace.

Plecând de la aceste costuri de transport, se trece la alegerea modului de transport, care este o parte fundamentală a managementului sprijinului logistic și care trebuie analizat cu atenție, din cauza impactului său asupra eficienței operaționale a unității militare. Eșecul în identificarea celui mai potrivit mod de transport poate produce costuri mai mari decât cele previzionate inițial. Mijlocul de transport folosit trebuie să îndeplinească o serie de condiții, dintre care menționăm: regularitate, capacitate de transport, rapiditate și cost redus.

Fiecare dintre modurile de transport folosite (feroviar, rutier, naval, aerian sau special) răspunde într-un mod specific acestor cerințe, în funcție de particularitățile tehnico-economice ale fiecăruia. În aceste condiții, alegerea mijlocului de transport sau a mijloacelor de transport devine o problemă, a cărei corectă rezolvare face posibilă, în continuare, optimizarea transporturilor.

Apreciem că principalele aspecte decizionale pentru optimizarea transporturilor se referă la evaluarea și la selecția modurilor de transport, la programarea transporturilor și la stabilirea rutelor de aprovizionare. Ofițerii responsabili cu mișcarea și cu transportul trebuie să propună șefilor modulelor logistice și comandanților soluții optime de transport astfel încât aceștia să adopte decizii strategice și operaționale, care influențează în mod direct îndeplinirea obiectivelor fundamentale și specifice ale unităților militare pe timp de pace.

Considerăm că obiectivul major al concepției de transport și de mișcare trebuie să asigure activităților militare curente specifice și forțelor luptătoare, pe timpul instruirii și al desfășurării exercițiilor militare, la timpul și la locul stabilit, suportul logistic de calitate, dar în condițiile unui cost convenabil pentru unitatea militară. Acest obiectiv fundamental se află în strânsă corelație cu o serie de obiective specifice, printre care se includ următoarele: menținerea cantității și a calității suportului logistic la parametri proiectați inițial; folosirea eficientă a mijloacelor de transport, pe timpul desfășurării exercițiilor militare, ținând

cont de poziționarea surselor de aprovizionare și a agenților economici furnizori de bunuri materiale.

Opinăm că deciziile importante privind optimizarea transporturilor se referă, de asemenea, la direcționarea activității de transport pe o perioadă de timp mai mare, comparativ cu deciziile tactice (operaționale), care urmăresc implementarea concepțiilor și soluționarea aspectelor curente ale activității de mișcare și de transport. Din punctul nostru de vedere, alegerea variantelor optime de transport este influențată de numeroși factori, printre care:

- *tipul bunurilor materiale transportate* – se referă la aspectul valorii, al densității și al caracteristicilor merceologice ale acestora, precum și al cerințelor de păstrare;

- *nivelul cantităților solicitate de subunități* – cuprinde durata ciclului solicitărilor, menținerea calității și integrității bunurilor materiale până la destinație, informațiile referitoare la punctul de pe traseu unde se află bunurile materiale și durata estimată până la ajungerea la destinație;

- *structura logistică vizată să execute transportul* – are în vedere stabilirea capabilităților de transport și activitățile de susținere a operațiunilor de transport, precum și distribuția fizică a bunurilor materiale către forțele luptătoare, care sunt și consumatorii finali;

- *aria teritorială* – se referă la gradul de dispersie teritorială a forțelor luptătoare care se instruiesc și se pregătesc pe timp de pace, precum și la gradul de dispersie a surselor de aprovizionare și a furnizorilor de bunuri materiale;

- *resursele unităților militare* – cuprind mijloacele financiare, materiale și umane de care dispun unitățile militare pentru a executa mișcarea și transportul cu mijloace proprii și/sau cu cele ale unităților militare specializate, puse la dispoziție de eșaloanele superioare.

Ținând cont de factorii analizați anterior, considerăm că principalele criterii care stau la baza elaborării planului de mișcare și de transport al personalului și al bunurilor materiale, pe timp de pace, sunt următoarele:

a. *Modurile de mișcare și de transport* alese reprezintă una dintre cele mai importante decizii ale comandantului unității militare și se referă la alegerea modului sau a modurilor de transport adecvate. Variantele existente și practicate în Armata României includ următoarele moduri

de bază: rutier, feroviar, pe apă, aerian și prin conducte. În funcție de tipul bunurilor materiale transportate, de cerințele și de necesitățile forțelor luptătoare, precum și de particularitățile modurilor de transport, fiecare unitate militară recurge la unul sau la mai multe moduri. Din punctul nostru de vedere, selecția modurilor de mișcare și de transport se bazează pe următoarele criterii principale: costurile, timpul de tranzit, consecvența (variabilitatea), disponibilitatea, flexibilitatea, frecvența și siguranța.

b. *Coordonarea modurilor de mișcare și de transport*. Orice unitate militară poate alege între varianta apelării separate la moduri necorelate și varianta coordonării modurilor de mișcare și de transport. Tot mai frecventă, în special pentru eficiență și celeritate, este opțiunea pentru transportul intermodal. Simpla apelare la mai multe moduri de transport, în funcție de aria teritorială sau de tipul bunurilor materiale transportate, nu înseamnă, în esență, transportul intermodal. Este necesară îmbinarea modurilor de transport, bazate pe echipamente speciale standardizate (de exemplu, containere), care pot fi ușor transferate de la un mod la altul, dar, în final, bunurile materiale trebuie să ajungă în depozitele unității militare sau direct la subunități, respectiv la forțele luptătoare, cu niște avantaje concrete din punctul de vedere al reducerii timpilor de transport și din punctul de vedere al costurilor cu aceste transporturi combinate.

c. *Gradul de implicare directă în activitățile de mișcare și de transport*. Fiecare unitate militară care are nevoie de servicii de mișcare și de transport trebuie să adopte o decizie majoră, privind gradul de implicare directă a capabilităților proprii în activitățile de transport. Considerăm că variantele posibile sunt următoarele: apelarea la unitățile militare specializate în mișcare și în transport, apelarea la capabilitățile proprii de transport și la varianta rezultată prin combinarea, în diferite proporții, a celor două variante menționate anterior.

Apelarea la parcul propriu de mijloace de transport are o serie de avantaje: a) creșterea gradului de control asupra transportului; b) reducerea pierderilor și distrugerilor de bunuri materiale, ca urmare a diminuării numărului de manipulări; c) utilizarea mijloacelor de transport proprii ca depozite mobile, transportând bunurile materiale până la forțele luptătoare. Totuși,

apreciem că folosirea capacităților proprii poate fi un dezavantaj, din cauza costurilor determinate de funcționarea acestora, dar și cele generate de folosirea resursei umane proprii.

Pentru îndeplinirea planului de mișcare și de transport, ofițerii responsabili cu această componentă a sprijinului logistic pe timp de pace, șefii structurilor logistice și comandanții unităților militare sunt implicați într-o serie de decizii operaționale. Tipul deciziilor este influențat în mare măsură de gradul de implicare a resurselor proprii în domeniul mișcării transportului, respectiv de satisfacerea necesităților de transport prin parc propriu și/sau pe baze economice.

Printre cele mai importante decizii operaționale, se înscriu următoarele:

- *selecția mijloacelor de transport operative și corespunzătoare* – presupune alegerea soluției de transport, în urma evaluării furnizorilor de bunuri materiale, pe baza unui set de criterii de cost și de performanță a mijloacelor de transport;

- *programarea transporturilor* – în funcție de necesitățile de aprovizionare pentru activități curente, precum și susținerea simultană a exercițiilor militare în care sunt implicate forțele luptătoare;

- *stabilirea rutelor* – include definirea traseelor pe care le vor parcurge bunurile materiale de la punctul de origine la punctul final de destinație atât în cazul transportului cu echipamentele militare din parcul propriu, cât și al apelării la transportatorii specializați, puși la dispoziție de eșaloanele superioare, mai ales pe timpul desfășurării exercițiilor militare;

- *efectuarea cererilor de transport de bunuri materiale* – presupune contactarea transportatorului specializat și informarea sa în ceea ce privește punctul de preluare a bunurilor materiale, tipul acestora, greutatea și volumul încărcăturii, precum și destinația finală a bunurilor materiale;

- *urgentarea transportului* – cuprinde realizarea tuturor demersurilor necesare pentru a asigura sosirea unei încărcături la destinație, într-un anumit interval de timp, și colaborarea cu transportatorul specializat în acest scop;

- *redirecționarea transportului* – include schimbarea destinației pentru o anumită încărcătură, fie pe durata deplasării, până când nu a ajuns la destinație, fie când a ajuns la punctul de destinație și notificarea transportatorului specializat în privința acestei decizii;

- *urmărirea transportului* – presupune cunoașterea locului în care se află bunurile materiale la un moment dat, pe traseul dintre punctul de origine și cel de destinație.

În afară de responsabilitățile care decurg din deciziile operaționale prezentate, ofițerilor responsabili cu activitatea de mișcare și de transport le revine obligația de a desfășura o serie de activități conexe, implicate de îndeplinirea obiectivelor stabilite. În acest sens, putem aprecia ca fiind foarte importante următoarele activități conexe: stabilirea bugetului de transport, stabilirea capacităților de transport, solicitarea de despăgubiri pentru pierderea sau deteriorarea bunurilor materiale pe parcursul transportului, crearea unui sistem informațional referitor la activitatea de mișcare și de transport, analiza efectelor activității de mișcare și de transport asupra celorlalte componente ale sistemului logistic.

O modalitate frecventă de reducere a cotei de cheltuieli pentru transportul bunurilor materiale o reprezintă alegerea furnizorilor care oferă transport gratuit la livrarea bunurilor materiale. De asemenea, pentru reducerea cheltuielilor cu transportul, se recurge la folosirea remorcilor de către autocamioanele de mare tonaj, la respectarea graficului orar de transport, la reducerea duratei staționărilor la încărcare și la descărcare, la extinderea tehnologiilor moderne de transport, la îmbunătățirea activității în depozitele furnizorilor și ale beneficiarilor, precum și la amenajarea corespunzătoare a bunurilor materiale în mijloacele de transport.

În acest sens, dorim să evidențiem faptul că alegerea modalității de transport influențează, în mare parte, timpul de punere la dispoziția unității militare, pe timp de pace, a bunurilor materiale necesare desfășurării activităților curente specifice, planificate prin *Planul cu principalele activități*, precum și rapiditatea cu care acestea pot ajunge la militari, adică la forțele luptătoare participante la pregătirea și la desfășurarea exercițiilor militare tactic-aplicative, la marșuri etc.

În opinia noastră, la fel ca în mediul economic, și în cel militar sunt folosite din ce în ce mai mult capacitățile oferite de transportul multimodal (combinarea a două sau mai multor moduri de transport), în acest sens existând mai multe procedee. Astfel, „piggyback” descrie modul de combinare a mijloacelor rulate (calea ferată), combinat cu

autocamioane de transport (calea rutieră), *fishback* descrie modul de combinare a altor două căi de transport – naval/fluviu și autocamioanele de transport (calea rutieră), *trainship*, combinarea mijloacelor specifice căii ferate și căilor navale/fluviu și *airtruck* descrie combinarea mijloacelor de transport specifice căilor aeriene cu cele ale căilor terestre”<sup>5</sup>.

De aceea considerăm că se impune dezvoltarea transportului intermodal, iar acest fapt va fi rezultatul unor factori favorizanți, cei mai importanți fiind:

- apariția unor tipuri noi de mijloace de transport;
- îmbunătățirea și standardizarea dimensiunilor containerelor;
- posibilitatea schimbului de echipamente dintre modurile de transport (de exemplu, remorcile și containerele);
- utilizarea calculatoarelor, a tehnologiei informației pentru a monitoriza circulația mijloacelor de transport, dar, mai ales, pentru optimizarea rutelor și programarea operațiunilor de transport;
- înființarea terminalelor intermodale, acestea asigurând transferul mărfurilor între diferite moduri de transport;
- facilitarea circulației în număr mare a containerelor, ca urmare a perfecționării tehnologiei de manipulare.

Apreciem că, în viitorul apropiat, prin combinarea modurilor de transport pot fi asigurate avantaje economice importante, fiecare combinație oferind avantaje specifice modului ales. Astfel, combinarea mijloacelor rulate (calea ferată) cu autocamioanele de transport (calea rutieră) asigură flexibilitatea necesară, fiind, în același timp, o soluție mult mai ieftină decât transportul rutier pur.

În final, opinăm că, dacă la nivel managerial sunt stabilite obiective fundamentale și specifice precise, în legătură cu transporturile care trebuie executate, atunci vor trebui alese modurile de transport eficiente și corespunzătoare cerințelor stabilite pentru îndeplinirea misiunii fiecărei unități militare, pe timp de pace.

### **Concluzii**

În cadrul sprijinului logistic al unităților militare pe timp de pace, una dintre componentele de bază – mișcarea și transportul –, considerată un

microsistem al oricărei unități militare, trebuie să reacționeze rapid și eficient în asigurarea suportului logistic pentru desfășurarea, în condiții optime, a tuturor activităților militare curente, planificate pe timp de pace, dar acest lucru impune, în același timp, și cunoașterea listei cu cerințele esențiale ale sprijinului logistic, cu stocurile și cu rezervele de bunuri materiale care trebuie realizate. Organele de planificare și de conducere logistică, șefii compartimentelor de coordonare a mișcării și a transportului și personalul din subordinea acestora își adaptează activitățile logistice la cerințele inițiale și la noile cerințe apărute pe parcurs, adesea fără să fie prevenite de modificarea acestora. De aceea considerăm că antrenarea, din timp de pace, a structurilor de transport, pentru a reacționa în timp foarte scurt, dezvoltă reacția rapidă la cererile crescânde, în situații de criză, de mobilizare și de război.

Încercarea de a replanifica o activitate militară (exercițiu, marș, antrenament etc.) sau de a încredința o altă neplanificată presupune ca microsistemul de mișcare și de transport să reacționeze imediat prin regândirea dimensiunii suportului logistic, prin redistribuirea personalului, a bunurilor materiale și a echipamentelor militare sau prin transferul rapid al structurilor de execuție a mișcării și a transportului de la o activitate militară la alta. Capacitatea psihică și fizică de a face față unor astfel de cerințe prestabilite, capacitatea de a se reorienta, în caz de necesitate sunt asigurate în microsistemul de mișcare și de transport printr-o organizare eficientă, printr-o planificare pragmatică și o conducere eficientă.

Stabilirea fermă a capacităților de mișcare și de transport, în funcție de cerințele generale și specifice ale sprijinului logistic, poate crește mobilitatea atât a forțelor luptătoare, cât și a suportului logistic necesar pentru instruirea și pregătirea acestora pe timp de pace, cât și pe cea de a dimensiona cât mai real scopul final al activității militare planificate prin *Planul cu principalele activități* al fiecărei unități militare. Dacă cerințele de mișcare și transport inițiale sunt în concordanță cu scopul final al activității militare, atunci și capacitățile de transport se pot sincroniza în profunzime. Organele de planificare și de conducere logistică, împreună cu compartimentele de coordonare a mișcării și a transportului fac o evaluare de ansamblu a desfășurării activității militare, ca element necesar

pentru planificarea în detaliu a capacităților de transport necesare susținerii acesteia.

Planificarea mișcării și a transportului de efective și de bunuri materiale trebuie să anticipeze cerințele activității militare pentru a putea asigura sprijinul logistic necesar, eliminând nevoia de improvizatie. O planificare judicioasă a capacităților de transport presupune o coordonare permanentă între sarcinile din *Planul cu principalele activități* aprobat și activitățile de sprijin logistic care stau la baza executării acestora. De aceea, pentru a avea succes, *Planul cu activități logistice* trebuie să suporte modificările cerute de schimbările naturii activității militare, pe timp de pace.

Prin abordarea cerințelor de mișcare și de transport în vederea susținerii activităților militare, am scos în evidență implicațiile, determinările multiple și particularitățile punerii acestora în practică, în cadrul sprijinului logistic al activităților de instruire și de pregătire a forțelor luptătoare, pe timp de pace. Importantă este înțelegerea interdependenței dintre cerințele generale și specifice ale mișcării și transportului, iar faptul că acestea se întrepătrund și se condiționează reciproc necesită o permanentă adaptare și dezvoltare astfel încât să corespundă cât mai complet posibilităților de aplicare. De aceea considerăm că o parte dintre cerințele și factorii care influențează mișcarea și transportul se pot aplica în toate situațiile, respectiv pace, operații multinaționale, criză, de mobilizare și război, iar altele pot fi aplicate doar în operații multinaționale și în situații de criză, mobilizare și de război.

Cao concluzie, considerăm că lărgirea spectrului de acțiuni militare întrunite, adaptate la cerințele NATO, a generat abordarea cerințelor de mișcare și de transport în concordanță cu misiunile și cu sarcinile primite de forțele luptătoare. În acest sens, susținem că mișcarea și transportul personalului și al bunurilor materiale pentru susținerea activităților de instruire și de pregătire a forțelor luptătoare pe timp de pace, precum și sprijinul logistic care stă la baza constituirii stocurilor (rezervelor) de materiale pentru război depind de o serie de cerințe și de factori care se regăsesc, parțial, în doctrinele pe linie logistică și au fost aprofundate de către diferiți specialiști, dar abordarea a fost făcută doar pentru operațiile multinaționale și pentru situațiile de criză, de mobilizare și de război.

Pornind de la aceste considerente, propunem corelarea cerințelor și a factorilor care stau la baza

mișcării și transportului de personal și de bunuri materiale, pe timp de pace, din doctrinele, din instrucțiunile și din regulamentele de specialitate existente, cu cele ale sprijinului logistic, în situații de criză, de mobilizare și de război, și introducerea celor cu caracter de noutate.

#### NOTE:

1 SMG/L-2, *Doctrina întrunită pentru mișcare și transport*, București, 2006, art. 0103, p. 10.

2 *Ibidem*.

3 Gh. Minculete, *Elemente de management al sprijinului logistic*, Editura Universității Naționale de Apărare „Carol I”, București, 2005, p. 28.

4 *Instrucțiuni privind operațiunile de mișcare și transport ale marilor unități și unități militare*, București, 2014, art. 8, p. 3.

5 [http://www.iwar.org.uk/rma/resources/logistics/Piggee\\_A\\_F\\_02.pdf](http://www.iwar.org.uk/rma/resources/logistics/Piggee_A_F_02.pdf), accesat la 09.12.2018.

#### BIBLIOGRAFIE

\*\*\* *Regulamentul logisticii operațiilor întrunite, L-1*, Statul Major General, București, 2008.

\*\*\* *Doctrina logisticii întrunite a Armatei României*, Statul Major al Apărării, București, 2018.

\*\*\* SMG/L-2, *Doctrina întrunită pentru mișcare și transport*, Statul Major General, București, 2006.

\*\*\* *Instrucțiuni privind operațiunile de mișcare și transport ale marilor unități și unități militare*, București, 2014.

\*\*\* *Doctrina Armatei României*, București, 2012.

\*\*\* *Manualul logistic NATO*, Secretariatul SNLC, Cartierul General al NATO, Bruxelles, 2012.

\*\*\* MC 319/2/3, *NATO Principles and Policies for Logistics*, 30 June 2003/11 August 2014.

\*\*\* *Bi-Sc Joint Operational Guidelines 13/01, Logistics*, Jan. 2013.

Minculete Gheorghe, *Elemente de management al sprijinului logistic*, Editura Universității Naționale de Apărare „Carol I”, București, 2005.

[http://www.iwar.org.uk/rma/resources/logistics/Piggee\\_A\\_F\\_02.pdf](http://www.iwar.org.uk/rma/resources/logistics/Piggee_A_F_02.pdf), accesat la 09.12.2018.

[http://www.dreptonline.ro/legislatie/ordin\\_pentru%20aprobare\\_regulament\\_logistica\\_operatii\\_intrunite\\_36\\_2008.php](http://www.dreptonline.ro/legislatie/ordin_pentru%20aprobare_regulament_logistica_operatii_intrunite_36_2008.php), accesat la 20.01.2019.