

Nyt. szám: 208/579/ MH 1.LTDD

148 sz. példány

Nyt. szám: 1024/844



KATONAI LOGISZTIKA

Anyagi-Technikai Biztosítás

KATONAI LOGISZTIKA 5. ÉVFOLYAM 1997. 3. SZÁM

Érkezett:

a BJKMF-hez

19. 3 év 05 hó 05 nap

5. ÉVFOLYAM
1997. 3. SZÁM

Megjelenik negyedévenként
A MH ATFCSE-ség belső kiadványa

„Tactics is the art of the logistically possible”

„Harcászat a logisztikai lehetőségek művészete”

KATONAI LOGISZTIKA

Anyagi-Technikai Biztosítás

TARTALOMBÓL :

- A katonai logisztika gyökerei és időszerű kérdései az ezred fordulón (Tudományos esszé)
- A MH Központi költségvetési szervei szabadkézi vétellel történő beszerzésének lebonyolítása (Esettanulmány)
- A "DELTA-97" gyakorlat és bemutató valóságos hadtáp ellátása
- A QS-9000 és a NATO beszállítói rendszerek sajátosságai
- Egy jól működő társadalom és fegyveres ereje

1997

3

MH ATFCSE-SÉG BELSŐ KIADVÁNYA

Szerkesztő bizottság

Elnök	Dobó Péter
Tagok	Domine János, Szenes József, Szenes Zoltán, Komondi Márton, Ballai Zoltán, Kapussy György, Anda Árpád, Csák Gábor Csűrös János, Kiss László Ferenc

Szerkesztőség

Főszerkesztő	Szücs László
Felelős szerkesztő	Tóth József
Felelős kiadó	Littomericzky János

Készült: 270 példányban
Egy példány: 127 lap

KATONAI LOGISZTIKA ELMÉLET

A KATONAI LOGISZTIKA GYÖKEREI ÉS IDŐSZERŰ KÉRDÉSEI AZ EZREDFORDULÓN (Tudományos esszé)

Csabai György¹

A 20. század utolsó harmadában a **logisztika** úgy a katonai területen, mint a polgári területeken, így a termelésben az elosztásban és beszerzésben óriási sikerpályát futott be, és nyugodtan hozzátehetjük, hogy ennek a kettős pályavonalnak még messze nem látjuk a végét.

A jelen írás, mintegy tudományos esszé, a katonai logisztika eredetét kívánja felrajzolni, majd a jelenkori civil és katonai logisztika néhány, de alapvető jellemzőjére szeretné az olvasók figyelmét ráirányítani.

A katonai logisztika gyökerei

A hadtudomány, avagy ahogy újabban szívesen nevezem a **katonai tudomány** szerint, a katonai logisztika magában foglalja a fegyveres erők (magyar vonatkozásban katonai erők) egységei által folytatott minden olyan tevékenységeket, **amelyeket a harcoló alegységek támogatása érdekében hajtanak végre, beleértve a szállítást, az ellátást, a hírközlést, az egészségügyi segítséget és segítségnyújtást, valamint az ezekhez hasonló tevékenységeket.**

Előadásaim során a hallgatók gyakran kérdezik, hogy honnan származik a logisztika szó? A kutatásaim alapján elmondom, hogy a **logisztika szó a görög "listikos" szóból származtatható.** A logistikos szó ugyanis annyit jelent, hogy számvetésben, azaz kalkulációban jártas, katonai kifejezéssel élve, **kiképzett.**

1 Dr. Csabai György alezredes, a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem Stratégiai és Védelmi Kutatóintézetének vezető kutatója, a hadtudomány kandidátusa.

Ugyanis a korabeli római és bizánci hadseregekben a **logista** megnevezés illette ezeket a hivatali személyeket - mint adminisztrátorokat. Mi, akik a logisztikával foglalkozunk, előttünk jól ismert az a francia szó, hogy "**loger**". A loger szó franciául valójában annyit jelent, mint a katonák **szálláscsinálója** (szállásmestere), aki a 17. század végén mint francia törzskari tiszt a csapatok elszállásolásáért és a mozgatásáért volt a felelős. Ez a tiszt a csapatok elszállásolásáért és mozgatásáért (mai kifejezéssel szólva a szállításáért) felel, a "**maréchal des logis**" vagy **quartermaster general**, **vezető hadbiztos** titlust viselte és a szálláscsináló testület parancsnoka minőségében tevékenykedett. A fent nevezett tisztnek a törzse kapcsolatban állt néhány (francia) hadmérnökkel, térképész, geográfus-földrajzos mérnökkel, akiknek az volt a feladatuk, hogy elkészítsék a térképeket és rögzítsék a hadműveleti harctevékenység körzete azon fontos és sajátos jegyeit, amelyeket az erők mozgásának, ellátásának és karbantartásának a **tervezéséhez** használtak fel.

A katonai elmélet és gyakorlat egyik 19. század eleji nemzetközileg elismert szaktekintélye, báró **HENRI JOMINI**, a napóleoni háborúk szaktekintélye a "*Précis de l'art de la guerre*", vagyis a "**A hadművészet leírása**" 1836-ban írt könyvében a **logisztikát** a katonai erők (hadseregek) mozgatásának gyakorlatias (praktikus) művészeteként definiálta, amelybe belefoglalta a felderítést, a műszaki- és a törzsmunkát. *Henri Jomini* célját az képezte, hogy megfogalmazza a csata (harc) logisztikai vonatkozását és így módon elérje a stratégiai és harcászati mozgékonyt és meglepetést.

Azonban az igazsághoz tartozik az is, hogy báró Henri Jomini elmélete igen kis hatást gyakorolt a korabeli európai katonai gondolkodásra. És magát az elnevezést is félre értelmezték.

A teória vagy elnevezés újraéledésére 1882-ben került sor. Ugyanis **ALFRED THAYER** akkori amerikai százados, későbbi admirális, a logisztikát úgy fogalmazta meg, mint amely "*a fegyveres erők támogatása a nemzet gazdasági és ipari mozgósítása útján/révén.*"

1918-tól az Amerikai Egyesült Államok Fegyveres Erői a logisztika kifejezést a Hadianyagügyi Osztály és Szállásmesteri Testület (angolul/Ordnance Department and Quartermaster Corps) tevékenységének leírására használták, amely magába foglalt egy sor törzskari kötelezettséget, beleértve az **ellátást-támogatást, a szállítást, építést, sőt az egész-**

ségügyi szolgáltatást. Ezt a kifejezést ritkán használták a második világháborúig.

Megjegyzendő, hogy a Brit Királyi Szárazföldi Erőknél (British Royal Army) a 2. világháborúig az adminisztráció (administration) szó magában foglalt minden, a csapatok belső gazdálkodásával kapcsolatos tevékenységet békében, azok ellátását, mozgatását és eszközeik karbantartását háborúban.

Az európai haderők vagy hadseregek nem használták sem a logisztika, sem az adminisztráció megnevezést (szót).

A francia **intendance** (ellátás irányítása, vezetése) kifejezés használata vezetett el az úgynevezett "*intendant general*" (általános) fő intendants elnevezés vagy titulus bevezetéséhez, amelyet az európai (kontinentális) haderőknél azon tisztekre vonatkoztattak, akik az ellátásért (támogatásért /supply/) voltak a felelősök.

A korszerű háború összetetté válása kapcsán a logisztika egyre szélesebb értelmezést kapott. Ugyanis ez a kifejezés ma már nem csupán az erő mozgással/mozgatással és karbantartással, valamint a személyek kiürítésével és kórházba szállításával kapcsolatos, hanem az anyagtervezéssel, fejlesztéssel, beszerzéssel, raktározással, más szóval a fegyverek és tartozék-rendszereik és minden más hadianyagnak és eszköz beszerzésével is.

Az adminisztráció kifejezéssel egyre növekvő mértékben kezdik használni a személyzeti tevékenységre és a dolgok napról napra történő vitelére, olyanokra mint a pénz kifizetésének, fegyelmi ügyek, fegyelmi-és erkölcsi ügyek.

A modern háború komplex volta számos, nehezen kezelhető problémát helyez a logisztikai tervezők vállaira. Ugyanis a logisztikai tervezőknek tapasztalniuk kell, hogy mennyire felgyorsultak a hadműveletek, mennyire megnőtt azok mélysége, fokozódott az összeköttetési vonalak sebezhetősége a légi, földi (esetleg az űrből jövő) támadások révén, és hogy milyen hatalmas szervező munkára van szükség a modern katonai erők ellátásához és eszközeik karbantartásához.

A modern hadviselésnek azok az új, a fejlődéssel együttjáró olyan jelensége mint az egyre bonyolultabb harc- és gépjárművek repülőgépek, hadihajók, hírközlési-összeköttetési rendszerek és fegyverek megjelenése, amelyek mind hozzájárulnak a lakosság széles tömegeinek mozgósításához, növelik az olyan katonai erőkre nehezedő terheket, mint az ellátás, a készletek és termékek biztosításának megszervezése. Az a törekvés, hogy megfelelően ellássák a hadviselő erőket, közkedvelt szóval a hadigépezetek, egyre nagyobb mértékben veszi igénybe a nemzetgazdaságokat és azt követeli, hogy egyre nagyobb mértékben vegyenek részt a személyek szállításában, a szolgáltatásban és ellátásban a közvetlen katonai vezetés alatt. **A 2. világháborúban az Egyesült Államok szárazföldi erőinél tíz ember közül mindössze három fő töltött be harcos szerepet.**

A logisztika a 2. világháború után

A logisztika az amerikai tapasztalatok alapján egyre jobban terjedt a Nyugati hadseregekben, különösképpen az Észak-atlanti Szerződés Szervezetének 1949-es megalakításával. A NATO logisztikai alapjait az USA fegyveres erőinél meglévő logisztika képezte és képezi. **Vagyis a logisztika az ellátás megszervezésével foglalkozik, valamint támogatja a háborús és nem háborús katonai műveleteket és magában foglalja a tervezést, a fejlesztést, a mozgást, a raktározást, a felszerelést, a karbantartást, az elosztást, a kiürítést, a tábortól szolgáltatást, a humán ügyeket, a berendezések fenntartását és másokat,** így a stratégiai, hadműveleti és harcászati szinteknek megfelelően.

Ugyanakkor a NATO logisztika - az AAP-6 dokumentum alapján - az erők mozgatásának és fenntartásának tervezési és végrehajtási tudománya, és a **következőket foglalja magába:** a tervezést, a fejlesztést, a beszerzést, a raktározást, a szállítást, az elosztást, a fenntartást és karbantartást, a kiürítést és az anyagok (gépjárművek, fegyverek, lőszer, üzemanyagok, stb.) kiosztását; a személyszállítást, az objektumok megvételt, építést, karbantartását, működtetését és elosztását; a szolgáltatások megszerzésére és nyújtására vonatkozó tevékenységeket és az egészségügyi (benne az orvosi) szolgáltatások biztosítását.

Ez a meghatározás ajánlás. **A logisztikát előállítói és felhasználói részekre osztják, alapelvei közé:** a felelősséget, az ellátást, az együttműködést, a jogköröket, az elégségességet, a gazdaságosságot, a rugalmasságot

és az áttekinthetőséget sorolják. Külön figyelmet érdemel a fenti fogalmak szemléletmódja, a rendszer- és módszertára.

Néhány hazai vonatkozású jövőbeni fontos kérdésről.

A 2. világháború befejezése után egészen a 80-as évek végéig a Nép-hadseregben, majd a honvédségben a hadtáp- és a technikai biztosítás fogalmi- és gyakorlati rendszertára volt érvényben.

Majd a hadtápfőcsoportfőnökséget és a fegyverzettechnikai főcsoportfőnökséget összevonták **anyagitechnikai főcsoportfőnökséggé**, amelyből (és másokból) 1997. szeptember 01-vel megalakították a **Honvéd Vezérkar Logisztikai Főcsoportfőnökségét, a szárazföldi és légi erő vezérkarok logisztikai csoportfőnökségeit és az MH Logisztikai Főigazgatóságot.**

Az új logisztikai struktúra kialakítása jelentős eredménynek tekinthető, hiszen egyrészt elő fogja segíteni a NATO-val és a NATO tagállamokkal történő kommunikációt és együttműködést, másrészt közeledik a nemzetgazdaság felé, ami potenciális lehetőségeket fog nyújtani a piacgazdaság körülményei közötti működéshez, harmadszor pedig további racionalizáláshoz adhat fogódzókat.

A makro- mezo- és mikro szintű logisztikai struktúrák összesimulásához, béke-, válság- és háborús feladatok kimunkálásához és begyakorlásához sok időre és kemény, céltudatos munkára lesz szükség, hozzátehetjük, hogy a személyi garanciák biztosítottak. Ebben a történelmi jelentőségű folyamatban vagy fordulatban más, időszerűvé vált lépéseket is meg kell tenni. *Olyanokra gondolok mint a tiszt- és tiszthelyettes képzés minőségének és nemzetközi szintjének megteremtése és elismertetése, a nemzetgazdaságra történő támaszkodás arányának gyökeres megváltoztatása, a nemzetközi együttműködésből fakadó lehetőségek kihasználása, a szolgáltatások és ellátások színvonalának javítása, a költséghatékony fenntartás és támogatás uralkodóvá tétele.*

A NATO-val történő logisztikai együttműködésre jótékony hatást fog gyakorolni az a tény, hogy a **SHAPE-en** ott található a Magyar Honvédség logisztikai testületének egy tisztje, összekötői vagy tanácsadói minőségben.

Az IFOR és SFOR tapasztalatok intenzív felhasználásával közelíteni szükséges a logisztikai szervezetek felkészítését a NATO új katonai stratégiai koncepciója szerint. **Így a gyakorlás előterébe kell állítani a multinacionális (többnemzetiségű) kötelékekben történő alkalmazást, úgy a reagáló (azonnali és gyors), a főerők, a tartalékos és megerősítő erők vonatkozásában.** A jövőendő feladatok sorában jelentékeny helyet foglal majd el a *"befogadó nemzeti támogatás"* kérdéskörének elméleti feldolgozása, azután pedig **BNT rendszerének** kiépítése. A BNT (angolul: Host Bation Support) nem más mint fogadó ország által békében, válságban vagy háború esetén az ország területén állomásozó, vagy azon átvonuló szövetséges csapatok, NATO szervezetek számára nyújtandó polgári és katonai segítség kérdésköreit öleli fel, hozzáteszem, hogy azok két- vagy többoldalú nemzetközi megállapodásokon alapulnak és kötelezettségvállalásokon nyugszanak.

Új feladatot fog szintén - jelenteni a CJFT (Multinacionálsi Összhaderónemi Harccsoport Erők)-ben történő részvétel logisztikai támogatása is.

A polgári logisztikáról másképpen

A logisztika a nemzeti és nemzetközi gazdaságban kiemelkedő jelentőséghez jutott. A logisztika vagy logisztikai rendszerek működőképessége a versenyképesség alfája. A logisztika mint integrált tudomány a logisztikai rendszerek közötti anyagáramlással és természetesen az energia-, munkaerő-, pénz- és információ áramlás folyamatait igyekszik *"szabályozottan"* kezelni. A mai logisztikai rendszerek igénylik a rendszerelméleteket, a különböző és főképp matematikai elméleteket, az innovatív eljárásokat, a nemzetközileg bevált módszereket, így beleértve az optimalizálásiakat is.

Általában a logisztikai műveletek közé gyakran **a következőket sorolják:** *a szállítást, a rakodást, a tárolást, az elosztást, az ellenőrzést, beleértve az állapot (minőség) felügyeletet is, a csomagolást, egységakrományképzést, információfeldolgozást és tárolást, stb.*

Újabban idehaza is egyre gyakrabban alakítanak ki logisztikai központokat, sőt regionális logisztikai központokat, nemzetközi összetéte-

lekben, a meglévő vagy fejleszteni kívánt közlekedési csomópontokra bázírozva, netán más országok közvetlen szomszédságában.

A logisztikát feloszthatjuk **termelési**, avagy más kifejezéssel élve **gyártási** logisztikára egyrészt; valamint **ellátási**, más néven **beszerzési** logisztikára, - másrészt.

A két különálló, eltérő alaprendeltetésű de egymáshoz ezer szállal kötődő logisztika alapvető területeit, szintjeit, valamint a meghatározó legfontosabb ismérveit, továbbá a logisztikai tervezés fogalmi rendszerének általam fontosnak tartott összetevőit, **a stratégiai, taktikai és operatív szintjeinek elkülönített megjelenítését** az alábbiakban bemutatom.

Szeretném megjegyezni, hogy mind a kettő rész a logisztikának az összetevői, ha nem is teljes vertikumban, de megtalálhatók a Magyar Honvédségben, úgy a **beszerzés**, mint a **felhasználás** tekintetében.

Akkor a következőkben tekintsük át a termelési, gyártási és ellátási logisztika fontosabb szempontjait.

A termelési, gyártási logisztika

Alapvető területei: a kutatás, a tervezés, a gyártás valamint az anyagátvétel.

Ezért a termelési vagy gyártási logisztikához sorolom a következőket:

A szerződések kötését, a minőség biztosítását, az eszközök és a tartalékalkatrészek beszerzését, a megbízhatóságot és a hibaelemzést, az eszköz-felszerelések biztonsági szabványait, a specifikációs és gyártási folyamatokat, az üzemi próbákat és teszteket, a kodifikációt, a dokumentációt, a konfiguráció ellenőrzését és módosítását, a szabványosítást és katonai vonatkozásban a kompatibilitást és az interoperabilitást.

A termelési, gyártási logisztika a reál szféra taktikai szintjén az üzemi logisztika egyik olyan meghatározó alrendszere, amelynek főbb ismérveit a termelés, gyártás anyagellátása, az átfutási idő, az anyagáramlás sebessége és a készletgazdálkodás mutatói képezik. A termékeket, a sorozat-

nagyságokat és a megmunkálási sorrendeket a termelésstervezési és irányítási (PPS= Produktionsplannungs und steureungs systeme) rendszerek adják meg. Az irányítás a "push" (toló) és a "pull" (szívó) elvek szerint működhet. A gyártási folyamatok a **JIT-elvű gyártás** és a rugalmas gyártórendszerek elterjedésével nagy változásokon estek át, beleértve a **nemzetközi** ellátási láncokat, a nemzetközi munkamegosztást, a centralizált, értékelemzési összehasonlításokat is. *A logisztika ezen területén a szimuláció, az anyagkövetés és az identifikáció területén vannak fejlesztési lehetőségek.*

Az ellátási, beszerzési (elosztási) logisztika

Alapvető területei: a termék átvétele, raktározása, szállítása, karbantartása, az üzemképesség fenntartása, működtetése, továbbá az anyagok elosztása.

Ezért az ellátási, beszerzési logisztikához sorolom a következőket:

Az anyagkészletek ellenőrzését, az eszközökkel történő ellátást és eszközgyártást, a szállítások és anyagkezelések irányítását, a megbízhatóságot és a hibabejelentést, a biztonságos és szakszerű raktározást, valamint az ezekhez elengedhetetlenül szükséges oktatást.

A beszerzési, ellátási logisztika a reálszféra taktikai szintjén az üzemi logisztika egyik olyan fontos alrendszere, amelynek meghatározó összetevőit a beszállítási megrendelések és a beszállítások megtervezése, megszervezése, valamint a készletgazdálkodások mutatói képezik. A teljes elosztási rendszer stratégiai és operatív kialakítása nagyon igényes feladat elé állítja az üzemgazdasági logisztikát, még a city logisztikát is, az áruáramlatok tervezésében. *Az ellátási láncot hagyományos szempontok alapján feloszthatjuk:*

- a.) készárukra,
- b.) gyártásra,
- c.) ellátásra és
- d.) tervezés-fejlesztésre.

A termelékenységnövekedés egyik új eszköze a SMED eljárás, a kapacitásnövelés, költségmegtakarítás. Ma már világméretű ellátási láncokról is beszélünk.

A logisztika ezen részterületének fogalmi összevetőinek tisztázása után a logisztikai tervezés úgynevezett fogalmi csomópontjai kerülnek kibontásra, részletesebben.

A logisztikai tervezés

A logisztikai rendszer költséghatékony és haszonorientált működését szolgálja úgy, hogy a mindenkori piac igényeit és követelményeit messzemenően figyelembe veszi. A logisztikai tervezésben támaszkodni kell a különböző matematikai és statisztikai módszerekre, rendszertechnikára, rendszerelméletre, marketingpolitikára, az anyag- és információs eljárásokra, az optimalizálási, a folyamat és más, a tervezést jól szolgáló új és hatékony, valamint a versenyképességet segítő eljárásokra.

A logisztikai tervezés felöleli a logisztika megszervezését, a gyártási logisztikát, a csomagolás és a szállíthatóság tervezését.

A logisztikai tervezéshez információ (és információs rendszer) szükséges, mégpedig a kellő időben, mennyiségben, minőségben, gyorsan és megbízhatóan, de megfelelő költséggel. **Így beszélhetünk primer, szekunder és terciér információról.** A primer információ a piacról érkezik, a szekunder információ a szállítást megelőzi vagy követi és a terciér információ a vezérlések nyugtázását, a bizonylatok elkészítését hajtja végre.

A logisztikai tervezés felosztható vertikális tagozódásban a **stratégiai-, a taktikai és az ún. operatív** szintekre.

Stratégiai szinten kidolgozzák a logisztikai stratégiai koncepciókat, rendszereket, controllinget és a gyártó- és elosztóhelyek illetve az úgynevezett logisztikai központok telepítését.

Taktikai szinten a beszerzési, ellátási, valamint a termelési, gyártási és az értékesítési, elosztási logisztika kérdéseit jelenítik meg.

Operatív szinten a beszerzéssel, termeléssel, elosztással és anyagáramlással összefüggő feladatok (vezérlés, diszponálás, adatgyűjtés, ellenőrzés, stb.) széles köre kerül a szükséges részletességgel kimunkálásra.

A logisztikai tervezésben végezetül megjelennek a célok, a koncepciók, a fejlesztések, az értékelés-visszacsatolások, a végrehajtások és az irányítások valamennyi elemei, a különböző időtartamokra, így a rövid, a közép- és hosszú távra, továbbá nemzeti vagy multinacionális összetételben és környezetben a versenytényezőkre vonatkozóan is.

Ezen tudományos esszének is nevezhető írásban, a katonai logisztika gyökereire, a mai hazai problematikájára és az ún. polgári logisztikai dimenzióban végbemenő változások legfontosabbjaira kívántam az olvasók figyelmét ráirányítani. Azért mert a 21. század hadviselése, a jövő katonai erő strukturái, az alkalmazásban és a támogatásban történő gyorsléptékű módosulások megannyi erőfeszítést követelnek a jelen és a jövő logisztikusaitól.

Felhasznált irodalom:

1.) *Végh Ferenc*: A Magyar Honvédség reformja. hadtudomány 1997. 2. szám.

2.) *Dobó Péter, Baranyi Ferenc*: A haderőátalakítás hatása a logisztikai biztosítás elméletére és gyakorlatára. Katonai Logisztika 1997. 1. szám.

3.) NATO Logisztikai Kézikönyv.

4.) AAP-6 Dokumentum, NATO Szakkifejezések és Meghatározások Gyűjteménye.

5.) *Dr. Szűcs László*: A sokarcú logisztika. Új Honvédségi SZemle 1994\7. füzet

6.) Hadtáp Ellátási és Gazdálkodási Kislexikon. MH Hadtápfőcsoportfőnökség, Budapest, 1989.

7.) *Dr. Csabai György*: A katonai logisztikáról. Ország-Határ 1996. 1. szám.

8.) *Dr. Csabai György*: a NATO többnemzetiségű erői. Új Honvédségi Szemle 1997. 4. szám.

9.) Logisztika. Magyar Hírlap 1995. november 21.

10.) A logisztika szerepe a korszerű mérnöki tervezésben. Logisztika
1997. 4. szám július/augusztus.

A CSAPATSZINTŰ LOGISZTIKAI SZERVEZETEK RACIONALIZÁLÁSA AZ INTERJÚ MÓDSZER ALKALMAZÁSÁVAL

Duchaj István, Rása László, Pelikán János¹

A Magyar Honvédségben az elmúlt időszakban számos, a honvédség struktúráját alapjaiban érintő átszervezés vette kezdetét és fejeződött be vagy más koncepció térnyerése miatt maradt abba. Mindezen szervezeti változásokat a honvédség nagyságának, diszlokációjának, szervezeti felépítésének optimális, a honvédelmi feladatoknak megfelelő kialakítására való törekvés indította el. A valóság azonban általában prezentálta a "fünyíró" elv alapján megvalósuló csökkentést. Az általános szervezéseméleti alapelv a **cél – folyamat – szervezet** összehangolt megvalósulása csak kevésbé fedezhető fel bennük.

Ha a fogalmak értelmezését a hadseregre vetítve leegyszerűsítjük, úgy fogalmazhatunk, hogy *a cél az ország szuverenitásának és területi integritásának megvédése. A folyamat maga a fegyveres harcra történő felkészülés és a fegyveres harc megvívása, mégpedig sikeres megvívása érdekében kialakított szervezet a Magyar Honvédség.*

Ezen szervezeti egységen belül találhatóak a **logisztikai – anyagi, technikai – szervezetek**. A haderőcsökkentés folyamata napjainkban olyan helyzetet idézett elő, amelyben a logisztikai szervezeteknek erősen csökkentett létszámmal azonos, de éppen a csökkentésből adódóan inkább megnövekedett feladatokat kell ellátniuk. Adódik mindez – csak egy példát kiragadva – haditechnikai vonatkozásban egyrészt abból, hogy a rendszerben lévő technikai eszközök mennyisége jelentősen nem csökkent, másrészt a technikai eszközök amortizációja következtében a megkívánt hadrafoghatósági állapotban való tartásuk egyre magasabb költséget igényel és ezen belül egyre növekszik a munkaerő ráfordítás mennyiségi mértéke is.

Írásunkban ismertetni kívánjuk az általunk kidolgozott interjú meghatározó lényegi elemeit. Kiemelve, hogy a logisztikai szervezet vezetője, adott struktúrárt tekintve **tudományos ismereteken alapuló mód-**

¹ Dr. habil. Duchaj István mk. alezredes, ZMNE mb. egyetemi tanár, Rása László mk. százados, Pelikán János mk. százados, a ZMNE logisztikai szakos végzős hallgatók

szerekhez nyúlhat abban az esetben, amikor az általa irányított szervezetben belül kell megoldást találnia a logisztikai folyamatok hibamentes működtetésére.

Így jutottunk el a szervezélméleti kérdésekből kiindulva a racionalizálás módszertanát felhasználva a szociológia tudományterületére.

A racionalizálás módszerének egy a vizsgálati területhez illeszkedő elemét kívánjuk bemutatni és bizonyítani, hogy az adott szintű logisztikai főnök munkája során már ezen a tudományterületen korábban kidolgozott és alkalmazott eszközökhöz nyúlhat, ha az általa irányított szervezetben belüli folyamatokat optimális működési rendben kívánja tartani.

Gondolatok a szervezetek optimális működéséről

A társadalmi szervezet az emberi társadalom tagjainak valamely társadalmi szükségletének kielégítése céljából létrehozott együttműködése, amely feladatainak jellege és nagyságrendje által meghatározott funkciókkal és struktúrával rendelkezik.²

A szervezet folyamatos és célirányos működtetése érdekében olyan alkotó szellemi tevékenységet kell kifejteni, amely a meghatározott cél elérése érdekében zajló munkafolyamatok ellátására létrehozza, fejleszti vagy racionalizálja a szervezetet és annak működési rendjére, tartalmi és formai előírásaira, a tevékenységek és előírások egymáshoz rendelésére és összehangolására irányul. Ezt a tevékenységet nevezzük szervezésnek, amely a szervezet létrehozásától kezdődően folyamatos kell, hogy legyen. *Legáltalánosabb alapelve* (mely már a bevezetőben is említésre került): a cél elsődlegessége, melynek alá van rendelve a munkafolyamat és a szervezet.

A szervező tevékenység egy racionális megközelítésben *az alábbi folyamatból áll: előkészítés, a helyzet megismerése és értékelése, tervezés, megvalósítás.*

2 Magyar László: Vezetés és szervezés (ZMNE jegyzet 34 p.)

A szervezet vezetője – így a logisztikai vezető is – a fenti folyamat alapján végzi tevékenységét, hiszen az ő feladata és felelőssége a cél elérése. Abban az esetben, ha eltérést tapasztal a célhoz vezető úttól, a vezetőnek meg kell vizsgálni az eltérés mértékét, a lehetséges kiváltó okokat és azt, hogy az eltérés mennyiben befolyásolja a cél elérését.

Leegyszerűsítve és visszatérve a már említett szervezéseméleti alapelvhez a vezetőnek *három kiemelkedő területet* kell vizsgálnia:

cél — folyamat — szervezet

A cél vonatkozásában a célkitűzés realitását, újra egybevetve az adottságokkal, a lehetőségekkel és a környezettel. A folyamat szempontjából, hogy milyen folyamatokat kell létrehozni, elindítani, fenntartani, melyek biztosítják a cél elérését. A szervezet viszonyában külső tényezőként a környezetet, belső tényezőként a struktúrát és a szervezeti kultúrát.

A struktúra módosítása estén beszélünk szervezettervezésről. Ekkor *két kiemelkedő szempontot* szükséges szem előtt tartani, **egyrészt** a környezethez való alkalmazkodási képesség megteremtését, **másrészt** a stabilitást a hosszú távú célok elérése érdekében.

A szervezeti kultúra, azaz a szervezet belső emberi viszonyainak változtatása esetén beszélünk szervezetfejlesztésről.

Mind a szervezetalakítás mid a szervezetfejlesztés hosszútávra ható változást idéz a szervezet működésében. Sikerességük ugyancsak hosszabb időintervallumban mérhető. Szükség van tehát egy olyan szervezési beavatkozásra is, amely lehetőséget ad a vezető számára viszonylag rövid idő alatt, a mobilizálható hatékonyságfokozási lehetőségek kiaknázására. Ez az eljárás a racionalizálás, amelynek célja a szervezet veszteség- és tartalékmentes működésének megvalósítása.

A **racionalizálás** egy az általános szervezési modellen alapuló folyamatmodellt és módszertanán keresztül széles körben alkalmazható eszközt nyújt az alkalmazó számára, amelynek segítségével mind a folyamatban mind a struktúrában rejlő veszteségek és tartalékok feltárhatók. Ezen gondolatok szellemében vizsgáltuk a racionalizálás elméle-

tének adaptálhatóságát a honvédség csapatszintű logisztikai szervezeteinél.

A katonai logisztikai szervezetek szerepe, működésük lényege

A Magyar Köztársaság biztonsági rendszerének összetevői a **politikai, a gazdasági és a védelmi rendszer.**

A védelmi rendszer magába foglalja (NATO elvek alapján) a légtér védelmet, a határvédelmet, a stratégiai védelmet, a háborún kívüli tevékenységeket.³

A felsorolt feladatok a Magyar Köztársaság védelmi rendszerére is értelmezhetőek és ebből következik, hogy végrehajtásukra a Magyar Köztársaság fegyveres erői hivatottak. Azon belül tanulmányunkat a Magyar Honvédségre vonatkoztatjuk.

Bármely katonai szervezetet vizsgáljuk felépítése **vezető szervekből, végrehajtó / harcoló / szervekből, biztosító és kiszolgáló szervekből és egyéb szervekből áll.**

Munkánkban a biztosító és kiszolgáló szervezetek közül kiemelve, a **logisztikai szervezeteket** vizsgáltuk.

A logisztikai szervek feladata a szükséges anyagok eszközök és erőforrások biztosítása, térben és időben szükség szerinti áramoltatása vagy várakoztatása. Így, a vezető szervektől az egyéb szervekig meghatározó jelentőségű a logisztikai szervek tevékenysége.

Mindig időben rendelkezésre álljon a harcot megvívó lövészkatona kezében a szükséges mennyiségű lőszer, a repülőgépből az üzemanyag, a hídépítéshez az előre gyártott hídelemek, a vezető szervek összeköttetésének biztosításához a vezetékek, az oktatási intézményekben a szükséges oktatási segédeszközök, a személyi állomány teljes körű ellátásáról nem is beszélve. Vég nélkül sorolhatnánk a példákat, amelyek bizonyítják, hogy a logisztikai szervek tevékenysége behálózza az MH teljes rendszerét.

3 Defense Planning Seminar for Hungary 1997. márc. 5-7 anyaga alapján

A logisztikai szervek tevékenységüket a nemzetgazdasági hatások által meghatározott környezetben és feltételekkel végzik. Működésüket napjainkban az erőforrások beszűkülése, a tartalékok felélése jellemzi. A piacgazdaság negatív hatásai – mint általában a monstre bürokratikus szervezetekben – a hadseregben is érvényesülnek. **Ez az óriás, túlbürokratizált szervezet nem képes a piaci változások gyors leereagálására.** Például: az *élelmiszer vonatkozásában* a piac viszonylagos kiszámíthatatlansága és gyors változása miatt nincs lehetőség a legkedvezőbb időben és áron történő beszerzésre vagy az éves költségvetés tervezésekor nem prognosztizálható az objektumok üzemeltetési költségeinek változása. Mindezekről függetlenül, alapvető feladatként jelentkezik a szervezet takarékos, ám hatékony és biztonságos racionalizált működtetése.

Meghatározott struktúra és erőforrások mellett a logisztikai szervezet vezetőjének, hogy a fentebb említett követelményeknek eleget tudjon tenni, olyan tudományosan megalapozott, és kipróbált eszközöket kell keresnie, amelyek sikerre vezetnek munkája során. Ilyen eszközök és módszerek széles skáláját találhatja a különböző tudományterületek módszertanában, amelyek valamilyen módon a rendszereket, az őket működtető embert, vagy kapcsolatukat vizsgálja. Ebben a rengeteg erdőben könnyű eltévedni. Megtalálni a hatásos eszközöket, azokat helyesen alkalmazni véleményünk szerint már a "művészet" kategóriájába tartozik.

Vajon *a logisztikai vezetőnek* mely irányban kell a helyes utat keresnie? Számára *az adott lehetőségek és erőforrások által behatárolt szervezeten belüli veszteségforrások és hatékonysági tartalékok feltárása és mobilizálása lehet az a feladat, amellyel eleget tud tenni a követelményeknek. Ezen feladat végrehajtásához ad folyamatmodellt és módszereket a racionalizáló szervezés.*

A csapatszintű logisztikai vezető által alkalmazható módszerek

A módszerek közül két olyan csoportot emelünk ki, amelyet a logisztikai vezető munkája során *viszonylag könnyebben alkalmazhat:*

Egyrészt az **analitikus módszerek** csoportja, melyek alkalmazása könnyen elsajátítható és kiváló eszközök a veszteségek és tartalékok keletkezésének és okainak vizsgálatára. Ezen módszerek alkalmazása során a felmerülő problémát elemi részeire bontva, fokozatos közelítéssel lehet feltárni és megoldani.

A másik csoport a **kötött vagy szisztematikus módszerek**. Ebbe a csoportba tartozó módszerek az emberek gondolkodási folyamatát lépésről lépésre vezetve, adott kérdésekre összpontosítva a figyelmet, provokatív alapon próbálják meghatározni a tényállapotot és a megoldást.

Demonstrációként azért választottuk az interjú módszerét, hogy bemutassuk, létezhetnek és léteznek is olyan előre elkészíthető anyagok, amelyek az MH egészére, vagy mint jelen esetben – részeire – a logisztikai szervezetre alkalmazhatók.

Az általunk készített kérdéssorra adott válaszok alapján a szociológia következtetéseket tud levonni a szervezeti kultúrára, a szervezet struktúrájára és a folyamatra vonatkozóan egyaránt bármely csapatszintű logisztikai szervezetenél.

Az interjú, mint a racionalizálás eszköze

A racionalizálás módszertana az interjúmódszereket, mint a kötött és analitikus technikák ötvözeteként tekinti, amelyek képesek megmutatni a szervezetben zajló történések és a tervezett változások hangulati tükörképét, segítenek a munkaerőnek a jelenlegi munkamódszerrel és szervezeti elhelyezéssel, valamint a racionalizálási tervekkel kapcsolatos objektív és emocionális beállítottsága (elégedettség, munkakedv, érdekeltség stb.) felderítésében, majd a továbbiakban a teljesítményt és az aktivitást fékező tényezők kiküszöbölésében.⁴

Típusai:

- *szóbeli interjú;*
- *írásbeli interjú.*

A legszembevetőbb különbség közöttük abban fogalmazható meg, hogy **a szóbeli interjú** esetében a megkérdezettekkel a kérdező közvetlen kontaktust teremt, **az írásbeli interjú** során a megkérdezettekkel nincs közvetlen kontaktus. Mindkét típusnak megvannak az előnyei és

4 Susánszky: A racionalizálás módszertana 1984. 170 p.

hátrányai. Például a szóbeli interjú készítése során a kérdező megfigyelheti a megkérdezett személyt, így nem csak annak verbális, hanem a non-verbális közléseit is figyelemmel kísérheti, és barátságos légkör megteremtésével nagyobb lehetőséget biztosít az információk megszerzésére. *A kérdező személye azonban ebben az esetben kulcsfontosságú, mert rajta múlik az interjú sikere.* Az írásbeli interjú előnye például, hogy nagyobb mintavételt tesz lehetővé, költségei alacsonyabbak, hiszen nem kell kérdezőket fizetni, jobban biztosítja az anonimitás érzetét a megkérdezettben, amely egy szervezeten belüli lekérdezés esetén fontos tényező lehet a szükséges információ megszerzéséhez. A válaszokba semmi esetre sem épül be a kérdező szubjektuma.

A racionalizálás módszertana eszközei közé sorolja az interjúkészítést ám meg kell jegyeznünk, hogy az interjú kérdéseinek összeállítása, a kérdezés, az adatfeldolgozás és az értékelés egy másik tudomány a **szociológia** területe. Ebben az esetben a megrendelő – példánkban a logisztikai szolgálat főnöke – a vizsgálni kívánt területeket határozza meg, a szociológus végrehajtja a kérdezést – szóban vagy írásban –, feldolgozza a megszerzett információkat, és következtetéseket von le azokból, amelyeket továbbít a megrendelőhöz, aki az így kapott új információkat alkotó módon használhatja fel.

A szociológia terminológiája a szóbeli interjút **interjúnak**, az írásos interjút **kérdőívnek** nevezi, melyek a szociológiai vizsgálat adatgyűjtési módszerei. **Mi a kérdőívet választottuk**, mert úgy véljük, a hadseregen és így a csapatszintű logisztikai szervezeteken belül is, többek között a szigorú alá- fölérendeltségből adódó berögződöttség miatt a megkérdezettek az anonimitást fontos tényezőnek tartják, valamint az önkéntesség elve is könnyebben érvényesíthető. Emellett ez a módszer gazdaságosabb, mert nem kell kérdezőbiztosokat alkalmazni. A kérdőívek közel azonos időben kitöltethetők, így hamarabb eredményre juthatunk, főként, ha az úgynevezett csoportos lekérdezés technikáját alkalmazzuk.

A csapatszintű optimalizálás szubjektív és objektív lehetőségei

A csapatszintű logisztikai szervezetek optimalizálásáról az MH ke-retein belül sajnos nem beszélhetünk széles körben. Nem jellemző, hogy egy dandár szintű logisztikai főnök racionalizálná alárendelt szolgálatának tevékenységét és az általa irányított folyamatokat.

Vajon milyen szubjektív és objektív okai vannak ennek, és milyen lehetőségek rejlenek ezen a területen?

Nézzük először *a szubjektív* okokat. Csapat szinten a parancsnok és a logisztikai főnök határozza meg a szervezet működését, – a struktúra az állománytáblában adott – a különböző szabályzók figyelembe vételével. Tehát nekik kell felismerni az optimalizálás szükségességét.

De milyen lehetősége van a vezetőnek, ha optimalizálni akarja a logisztikai szervezetét?

Ezzel elértünk az **objektív feltételrendszerhez**, mely **három részre bontható**.

1.) A vezetés felkér egy külső szervet a lekérdezés végrehajtásához. Ez nem járható út, mert az MH-n belül jelenleg csak a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem Szociológia tanszéke végezhet ilyen típusú kutatást.

2.) A csapat parancsnoka felkéri a szociológia tanszéket a vizsgálat végrehajtására. Egyes esetekben ez jó megoldás de nagyobb számú végrehajtást az oktatói–kutatói munka és a létszámviszonyok aránya nem tesz lehetővé.

3.) Az igazi megoldást talán *az általunk részletesen kidolgozott interjúnak az alkalmazása* jelentene. A kérdőív van annyira konkrét, hogy egyértelműen a logisztikai szervezetre alkalmazható, és van annyira általános, hogy a csapatszint minden területén felhasználható.

Alkalmazása az alábbi módon történhet:

A vezető állományt tájékoztatni kell az interjú létezéséről. Amennyiben a parancsnoki állomány úgy dönt, hogy alkalmazza ezt az optimalizálási módszert, úgy humán szolgálata lekéri az általunk elkészített kérdőívet, megfelelő példányszámban a ZMNE Szociológia tanszékétől. Az állomány kitölti a kérdőíveket majd azokat a szociológia tanszék kódolja, feldolgozza, megsemmisíti és a kutatási beszámolót megküldi a csapat parancsnokának.

Így megoldható, hogy a csapatszintű logisztikai vezető kezébe egy könnyen elérhető és jól használható racionalizáló eszköz kerül.

Mire adhat választ a felmérés?

Ez a kérdés bárkiben felmerülhet. A választ legegyszerűbben egy megrendelői *mátrix értelmezésén* keresztül mutathatjuk be.

	személyt jellemző objektív adatok	egyéni elvárások, reakciók	logisztikai alrendszer-ről alkotott szubjektív kép	a szervezet egészéről alkotott szubjektív kép
személyt jellemző objektív adatok		X	X	X
egyéni elvárások, reakciók	X		X	X
logisztikai alrendszer-ről alkotott szubjektív kép	X	X		X
a szervezet egészéről alkotott szubjektív kép	X	X	X	

A megrendelői mátrix soraiból és oszlopairól látható, hogy a kérdőívben szereplő kérdéseket csoportosítottuk. Az objektív adatokat mint független változókat, a másik három csoportot pedig függő változókként tekinthetjük. Ezen kérdéscsoportok összevetése után vonhatóak le következtetések.

Ezeket három nagy csoportba vonhatjuk össze:

1.) Első csoportba a személyfüggő, azaz az emberi kapcsolatokra visszavezethető problémákat.

3.) A harmadik csoportba a nagy szervezet – az MH logisztikai rendszere – működési problémáira utalókat.

Így az adatlapok feldolgozása után a logisztikai szervezet vezetője olyan beszámolót kap készhez, amely területekre bontva mutat rá a szervezetben meglévő feszültségekre és a hibamentes működést gátló tényezőkre.

A logisztikai szervezet vezetője ezen ismeretek birtokában döntést hozhat arra vonatkozóan, hogy az általa irányított szervezetben mely területeken avatkozik be a hibamentes működés érdekében.

Adatfelvétel módszere

A kérdőív sajátossága, hogy alapvetően csapattagokat szintű logisztikai szervezetek veszteségforrásainak feltárására alkalmas.

Az adatfelvétel az úgynevezett csoportos lekérdezés módszerével történik, az érintett alakulattal egyeztetett időpontban. Természetesen kiemelt szempontnak kell lennie a névtelenség és önkéntesség biztosításának. Ez azért lényeges hiszen egy logisztikai szervezet bizonyos fokú zárt, szakmai kasztot képez, ahol a rendszer szempontjából káros lehet nagy tömegű szubjektív vélemény nevesítése és azok spontán nyilvánosságra kerülése.

A lekérdezés végrehajtása előtt meghatározásra kerül a megkérdezésre kiválasztottak köre. A kérdőívek kiosztásakor megtörténik az állomány tájékoztatása az interjú céljáról, az önkéntesség és az anonimitás biztosításáról, lefolyásáról. A tájékoztatást, kiosztást és a kitöltött kérdőívek összegyűjtését célszerű az alakulat humán szolgálatára bízni. Az összegyűjtött kérdőíveket feldolgozásra a ZMNE Szociológia tanszékére kell továbbítani.

Összegzésként:

Azt kívánjuk kiemelni, hogy az általunk készített kérdőív alkalmazható olyan sztenderd eszközként, amely széles körben felhasználható a csapatszintű logisztikai szervezeteken belül.

Hangsúlyozott előnye, hogy nem igényel jelentős anyagi, szellemi és fizikai ráfordítást, valamint bármikor könnyen elérhető és rövid időn belül kézzelfogható eredményt ad a logisztikai vezető kezébe.

A kérdőív felhasználásával a logisztikai főnök még a mai nyomaszóton nehéz körülmények között is képes szervezetét racionálisabban, gazdaságosabban működtetni.

Irodalomjegyzék:

1.) *Susánszky János*: A racionalizálás módszertana, – Bp. Műszaki Könyvkiadó 1984.

2.) *Cseh– Szombathy– Ferge*: A szociológiai felvétel módszertana, – Bp. Közgazdasági és jogi Könyvkiadó 1971.

3.) *Bobbie*: A társadalomtudományi kutatás gyakorlata, – Bp. Közgazdasági és jogi Könyvkiadó 1991.

4.) *Dobák Miklós*: Szervezetalkítás és szervezeti formák, – Bp. Közgazdasági és jogi Könyvkiadó 1988.

5.) *Ladó László*: Szervezésemélet és - módszertan, – Bp. Közgazdasági és jogi Könyvkiadó 1986.

6.) *Magyar László*: Vezetés és szervezés, – Bp. ZMKA jegyzet 1992.

7.) *Lockheed Martin*: Defence Planing Seminar for Hungary 1997.márc. 5–7.

HAZAIUTAKON A NATO ÉS AZ EU SZERVEZETEIBE

*Eszenyi Imre*¹

Egyre érzékelhetőbbé válik, hogy Magyarországon egy olyan euró-atlanti integrációs párbeszédről van szó, melyben nekünk folyamatosan bizonyítani kell a NATO és az EU előtt, hogy mi valóban csatlakozni akarunk és hazánknek minden vonatkozásban ilyen típusú orientált-sága van. Ezt példázzák a brüsszeli Európa Uniók kérdőívek is, amelyekre az adott válaszainkat jól fogadták, a legfelkészültebbnek ítélve az országot az öt megnevezett tagjelölt közül. A NATO tárgyalásokon is valószínűleg szóba kerül a hazai infrastruktúra fejlesztésének kérdése, még akkor is, ha nem valószínű, hogy a tárgyalási szakaszban túlzott (esetleg az ország gazdaságának teherbíró képességét meghaladó) igényekkel lépnének fel, hiszen Brüsszelben is hangoztatják, hogy elsődleges a gazdasági stabilitás. Az ország infrastrukturális beruházásai tehát elsősorban a gazdasági stabilitás és fejlődés katalizátoraként kell, hogy működjenek, a honvédelmi célok pedig jelen vannak, de nem, mint elsődleges célok szerepelnek.

Valószínűsítem, hogy a sikeres tárgyalási szakasz és az azt követő NATO tagság után, a brüsszeli elvárások is nőni fognak. Az EU költségvetésében az ezredforduló után megjelenő több százmillió ECU - az Európai Unióba meghívott országok felzárkóztatására - infrastruktúrát is érintő felhasználásába, összhangban a NATO elvárásokkal, a honvédelmi célok is egyre erőteljesebben fognak érvényesülni, amelyet csak növelni fog a szövetségi perem-(sőt "sziget") ország speciális infrastrukturális helyzete is. **Éppen ezért már most kitüntetett szereppel kell kezelni a HM részéről a más tárcák -elsősorban KHVM és IKM - által irányított és felügyelt (és az EU igényeket is magában foglaló) infrastrukturális közép és hosszú távú fejlesztési irányokat, trendeket, és egy kis oda figyellel a későbbiek során rengeteg pénzkidobástól, energiákat lekötő korrekciótól szabadíthatják meg országunk honvédelmének ügyét.**

1 Eszenyi Imre mk.főhadnagy, ZMNE Logisztikai tanszék doktorandusz

Mindezeket figyelembe véve nézzük tehát hazánk és közvetve a hazánkat is érintő EU infrastrukturális fejlesztési terveket. Mivel a légi közlekedési, valamint a hírközlési fejlesztési tervekről sok információ jelent meg az elmúlt időszakban, ezért úgy gondolom, nem szükséges azokat megismételni, ezért csak **a közlekedés vasúti és közúti - a honvédséget talán legjobban érintő infrastrukturális fejlesztéseket - és kisebb mértékben a vízi alágazatot kívánom ismertetni.**

Az ország modernizációs és fejlesztési elképzeléseiben a már vázolt szempont rendszert igen erőteljesen figyelembe kell venni. *Tehát a magyar gazdaságnak az elkövetkező időszakban végig kell gondolni azt, hogy a mai modernizációs törekvéseiben, milyen helyre teszi az infrastruktúrát, komolyan gondoljuk-e azt, hogy az út-, vasútépítés, hírközlési csatornák, stb. kiépítése az elkövetkezendő időszak fejlődésének (ezáltal az ország biztonságának) garanciája-e, vagy nem.*

Az 1997-es költségvetésben mintegy 40 milliárd forintot terveztek infrastrukturális fejlesztésekre. Meg kell azonban jegyezni azt, hogy ennél lényegesen többet vár el tőlünk az EU. Az EU a régiók uniója, amellett, hogy természetesen az országok csatlakoznak. Ennek szellemében született a területi fejlesztési törvény koncepciója is, hisz gondoljunk csak a Dunától nyugatra és keletre eső országrészek infrastrukturális fejlettségi különbségére.

Az Országgyűlés által 1996-ban elfogadott közlekedéspolitikai koncepció megpróbált ezeknek az igényeknek elébe menni, felvázolva azokat a kiszögelési pontokat, amelyekre támaszkodva a következő időszakban fel kell építeni infrastruktúrafejlesztési terveinket.

A magyar közlekedés jelenlegi állapota híven tükrözi a korábbi évtizedek infrastruktúra "fejlesztésének" hazai gyakorlatát, a gazdasági szférában elhanyagolt, legjobb esetben is csak másodlagos kezelését. A szükségeseznél kevesebb ráfordítások "eredményeként" napjainkban gyakorlatilag a közlekedés minden területén - így például a pályák, a járművek, a szállítóeszközök, technológiák stb. vonatkozásában - az európai átlaghoz képest az elmaradás jellemző. Az országos fejlesztéseknél rendszerint a minőségi kérdések háttérbe szorultak a mennyiségi jellemzőkkel szemben. Ez egyes alágazatokban a gazdaságban valóban elfoglalt szerepüket meghaladó dotációkat eredményezett. A közlekedési munkamegosztásban egyes alágazatok szerepének túlbecsülése azok aránytalan fejleszté-

sét, míg mások elhanyagolását, illetve esetenként tudatos visszafejlesztését eredményezte. *A gazdaság működését központosító-újraelosztó mechanizmuson keresztül irányított közlekedés is érzéketlen maradt a piaci viszonyokra, az alacsony tarifák mind a személyszállításban, mind az áru fuvarozásban a valós költségeket megtéríteni képtelen közlekedési keresletet is keltettek.* Az indokolatlan szállítási igényeket is kielégítő forgalom rákényszerült a meglévő legfőbb közlekedési tengelyek (fővárosi hidak, odavezető autópályák és főutak, vasútvonalak) használatára, ezáltal mintegy visszaigazolta nemcsak a sugaras szerkezet tovább fejlődésének igényét, hanem prioritását is.

Mindezek tovább halasztották a közlekedési hálózat - annak ki-egyensúlyozottabb térségi fejlődését elősegítő - szerkezeti struktúrájának átalakítását. A fejlettebb európai országokhoz képest viszonylag későn honosodnak meg a korszerű szállítási technológiák, kiterjedtebb alkalmazásuk is lassú tempóban fejlődik.

Ma már egyre jobban kifejezhető fontos gazdasági-társadalmi érdekek fűződnek a túlzott mértékű szállítási igényesség mérsékléséhez, a környezetet érő terhelés csökkentése, a rendkívül alacsony színvonalú közlekedési kultúra és a közlekedésbiztonság növelése, a hiányzó logisztikai módszerek és létesítmények elterjedéséhez. E rendszerek azonban korszerű vízi úthálózatot, közúti és vasúti csatlakozással rendelkező kikötőket, megfelelő út- és vasúthálózatot és összehangolt számítógépes szállításszervezést igényelnek.

A magyar közlekedés infrastruktúrájának fejlesztése számos szakmai és társadalmi bizottságok közel fél évtizedes munkája eredményeként kialakított és a Magyar Köztársaság Országgyűlése által 1996-ban elfogadott közlekedéspolitikai koncepcióra épül. A közlekedéspolitikai koncepció, a hazai társadalmi és gazdasági tendenciák, sajátosságok figyelembe vétele mellett, célkitűzései és stratégiai fejlesztési irányelvei megfogalmazásánál figyelembe veszi az EU közlekedéspolitikai elveit, az európai tendenciákat, valamint a transz-európai közlekedési hálózat kialakításának fejlesztési irányait, technikai követelményeit, elvárásait is.

Mindezek alapján a magyar közlekedéspolitikai stratégiájának fő irányai:

- Az Európai Unióba integrálódás elősegítésében,
- A szomszédos országokkal az együttműködés feltételeinek javításában,
- Az ország kiegyensúlyozottabb térségi fejlődésének elősegítésében,
- Az emberi élet és a környezet védelmében, valamint a közlekedés hatékony, piackonform működtetésében fogalmazódnak meg.

A közlekedéspolitikai koncepcióban megfogalmazott stratégiai irányok és célkitűzések figyelembevételével - a megvalósuláshoz szükséges finanszírozási feltételek függvényében - készülnek az egyes ágazati koncepciók, közép és hosszú távú tervek.

A következő időszak kiemelkedő kérdése a közút-vasútfejlesztés. Az ország közlekedési hálózatának fejlesztéseinél mértékadónak tekinthető, hogy az EU által megjelölt közlekedési folyosók és a nemzeti érdekeket szolgáló fejlesztések egybeesnek az Országgyűlés által is elfogadott Közlekedéspolitikai Koncepcióban foglaltakkal. A Magyarországon áthaladó három transz-európai ("krétai") közlekedési folyosó fejlesztése az ország tranzit szerepének erősítését segíti elő mind a közút és vasút **IV.-Drezda/Nürnberg -Budapest-Constanca-Szófia - Szaloniki -Isztambul; V.Trieszt/Koper/ Fiume-Budapest-Kijev), mind pedig a vízi út (VII. - Duna) vonatkozásban.**²

Az EU közlekedési fejlesztési elvek között egy egyértelmű vasút-orientáltságot lehet észrevenni. Az Unió közlekedési fejlesztéséért felélősek abból az elvből indultak ki, hogy Európa közlekedése drámához közeledik. A 80% közúti, 20% vasúti áruszállítási arány (hazánkban ez 70 és 30%) tarthatatlan. A közlekedési dugók, a környezetvédelmileg elviselhetetlen szituációk, arra ösztönzik az EU-t, hogy irányt váltson.

2 A római számok az EU ajánlásokban szereplő transz-európai számozást jelölik

Azt kell látni, hogy ez tulajdonképpen egy kármentési akció, hiszen ha a közút-vasút áruszállítási teljesítmény továbbra is ilyen ütemben nőne a vasút kárára, akkor ez Nyugat- Európa közlekedési rendszerének összeomlásához vezetne. **Magyarországon más a helyzet. A hétvégi kamionstop, amelyet sok kritika ért, a bizonyosan nem közút ellenességet, hanem éppen a közúti közlekedés Európa konformitását, és szalonképessé tételét szolgálja.** Nálunk az utóbbi évek szállítási igényeinek változása a vasút teljesítményének rohamos csökkenését eredményezte, amelyben a kedvezőtlenül alakuló műszaki állapot mellett a gazdasági átalakulás, valamint a hagyományosan kialakult és rugalmatlan szolgáltatási szerkezet is közrejátszott.

Az ország közforgalmi **vasúti közlekedését** alapvetően a Magyar Államvasutak Részvénytársasága (MÁV Rt.) és a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasúti Részvénytársaság (GySEV Rt.) bonyolítja. A mintegy 7700 km hosszú normál nyomtávú vasúti hálózat közel 40%-a tartozik az országos törzshálózatba, amelyből mintegy 2000 km egyben az európai törzshálózat részét is képezi. Vasúti hálózatunk sűrűsége az európai átlagot ugyan meghaladja, de a pályák vonalvezetése, jellemzői és műszaki állapota akadályozza a gazdaságos és versenyképes üzemet. Különböző műszaki, technikai okok miatt jelentős arányú a vasútpályán a sebességet lassító jel. 1990-1991-ben az "A 1" besorolású vasúthálózat 6,5 %-a, 1994-1995-ben viszont már 38,8 %-a volt sebesség lassító jelekkel ellátva. A vasúti pályák átlagos életkora 25 év. Jelenleg az "A 1-es jelzés" fővonalaknak 21 %-a, a mellékvonalaknak pedig 56 %-a 0-ra leírt. A kétvágányú pályák és a villamosított vonalak aránya, valamint a pályákon elérhető maximális sebesség tekintetében messze elmarad az EU tagállamainak átlagától, emellett a MÁV Rt. jármállományának korszerűtlensége és összetétele korlátozza a nemzetközi hálózaton való megjelenést is. A Diesel-üzemű járművek legnagyobb engedélyezett sebessége 100, a villamos járműveké pedig 130 km/óra, de vonóerejük, illetve egyéb adottságaik folytán 120 km/óra-nál nagyobb sebesség vonattovábbításra alkalmatlanok. A vontatójármű állományból csupán a villamos motorvonatok fiatalabbak 10 évnél. A villamosmozdonyok többsége 30, illetve 40 évvel ezelőtti műszaki színvonalat képvisel. A személyszállító vonatok továbbítására 14 éve, a tehervonatokhoz pedig 8 éve nem szereztek be villamosmozdonyt. A belföldi forgalmú személykocsi állomány 40 %-a 15-25 éves, 38 %-a 25 évesnél idősebb; a nemzetközi forgalmú személykocsi állomány 41 %-a 20-25 éves, 29 %-a 25-30 éves.

Az ismertetett problémák ellenére, a vonalhálózat fejlettsége és az európai törzshálózathoz kapcsolódó vasútvonalak állapota lehetővé teszi az országon átmenő tranzitforgalom lebonyolítását, ahogy ezt az IFOR/SFOR szállítások is bizonyították.

A magyar vasút nemzetközi kapcsolatait összesen 27 határmenet (Ausztria 6, Szlovákia 9, Ukrajna 2, Románia 5, Szerbia 2, Horvátország 3) biztosítja, Szlovénia irányában pedig most épül az első közvetlen vasúti összeköttetés.

A közlekedéspolitikai koncepcióban szerepel a vasútvonalak legalább 160 km/óra történő átépítése. Ez a pályavasút szempontjából óriási állami feladatokat jelent. Az egyik legnagyobb prioritást élvező **vasútvonal fejlesztés** a *Hegyeshalom - Budapest* szakaszon 1997. közepén fejeződött be, biztosítva az európai szint utazási feltételeket ezen a vonalon. A közeljövő tervei között szerepel a *Budapest - Kelebia* vonal korszerűsítése, és kétvágányúvá építése. A magyar-szlovén -1996. október közepén aláírt- új pályaszakasz megépítéséről szóló megegyezés szintén jelentős vasúti fejlesztést jelent. *Ez gyakorlatilag Magyarország tengerre való kijutásának szempontjából - a kombinált szállítási lehetőségeket is figyelembe véve - egy jelentős esemény.* Politikusaink számára nem ismeretlen a probléma, amit az osztrákok ezzel kapcsolatban felvetnek, hogy ez az ő Észak-déli konkurens szállítási vonalait sértheti. Nem is hiszem, hogy két szomszéd ország közötti kapcsolatok létezhetnek közvetlen vasúti kapcsolat nélkül. Ez semmilyen harmadik ország vélt érdekeivel sem indokolható.

A távolabbi vonalfejlesztések az ezredforduló után - Budapest vasúti elkerülését biztosító - *Pusztaszabolcs - Cegléd* vasútvonal megvalósításával számolnak. A fenti vonalépítések, és korszerűsítések mellett **folytatódik a törzshálózat villamosítási programja a:**

- Balatonszentgyörgy - Gyékényes,
- Székesfehérvár - Szombathely,
- Felsőzsolca - Hidasnémeti,
- Rákospalota - Vácraót vonalszakaszokon.

A vasút tervezett és megvalósuló fejlesztései szorosan kapcsolódnak az összeurópai közlekedési folyosók és a hazai logisztikai központok ki-

alakításához, a korszerű, környezetkímélő szállítási módok mind szélesebb körű alkalmazásához. E célt szolgálják többek között már kiépített és a továbbiakban **kiépítésre kerülő konténer terminálok, RO-LA pályaudvarok**, a meglévő és a közeljövőben **beszerzésre tervezett speciális járműpark**.

A vasutak jelenlegi műszaki állapota és létszáma az erősen lecsökkent piaci igényekhez sem igazodik még teljes mértékben, ugyanakkor jelenlegi állapotában is képes az ország közlekedési igényei kielégítésében meghatározó szerepének betöltésére. Világosan kell látni, azonban, hogy aki nem építette még ki a tranzit útvonalait, akinek nincs is két országhatárt összekötő autópályája, az nem mondhatja azt, hogy csak vasút orientált lehet. Az ismert EU tendenciák alapján felmerül, hogy a közlekedési munkamegosztásban elfoglalt vasúti szerep mennyire tekinthető reálisnak, mert a környezetvédelmi és forgalmi megfontolások által indokolt teljesítmények elég távol vannak a személy és áruszállítás tényleges nagyságrendjétől. A magyar vasúti közlekedés helyzetének és a nyugat-európai vasúti szolgáltatások fejlődésének tendenciái ismeretében a legfőbb gond a **versenyképesség javítása**. Az ilyen irányú erőfeszítések eredménye az Állam-MÁV Rt. Szerződés létrejötte, a pályavasút és a kereskedő vasút gazdálkodási rendszer szintjén történő elkülönítése. A fejlesztések körében a versenyképesség javítását szolgálja az *IC hálózat fokozatos bővülése* vagy a *Hegyeshalom-Budapest* vonalszakasz modernizálása.

Magyarországon a jövőben egyszerre kell közút és vasút-orientáltsággal rendelkezni. Mégis azt kell mondani, hogy mivel az EU támogatási rendszerét is - amely kifejezetten csak vasút orientáltságú - fel tudjuk használni, szükség van egy **új típusú logisztikai gondolkodásmódra**, amely a **kombinált szállítások** felé tolja el a szállítások irányvonalát. Megpróbálja azt elfogadtatni a szállítatókkal - köztük a Magyar Honvédséggel - és a szállítókkal is. Nemzetközi viszonylatban gondoljunk itt az osztrák példára - ahol gyakorlatilag nehezítik a közúti szállítási lehetőségeket az egyre szigorúbbá váló (EUR 1, 2, 3)³ normák -, kényszerből is kénytelenek vagyunk ráhangolódni a kombinált szállításokra. **Összességében**

3 Európa Uniós közúti műszaki és környezetvédelmi normák

Magyarországon a közút-vasútfejlesztés az elkövetkezendő években egyszerre lesz jelen. A támogatásokban a vasúttámogatást nem lehet úgy felfogni, mint a közút ellenességét, a két fejlesztési igényt összhangban kell megvalósítani. A vasúti fejlesztések következetesen figyelembe veszik az **EU-trendek érvényesítését** is. Ennek jegyében kerül sor a *pálya-vasút fejlesztési és rekonstrukciós* feladataira, majd a *gördülőállomány és az informatikai- telematikai rendszer* korszerűsítésére.

Az ország földrajzi fekvésével összefüggő tranzit kötelezettségeinkkel - legyünk őszinték, vannak ilyenek, és ezek csak nőhetnek a már említett perem és "sziget országai" specialitásból eredően mind NATO, mind EU vonatkozásában - **kapcsolatban az EU világosan kifejtette, olyan tranzit országnak tekinti Magyarországot, ahol három európai folyosó halad át.**

Valószínűnek tűnik, hogy a Schengeni egyezmény szerinti határok néhány év múlva nem Ausztria és Magyarország, hanem Magyarország és valamely keleti, délkeleti államok között fognak húzódni. Ezért úgy kell felkészülni erre, - nem elfelejtve tranzit kötelezéseinket - hogy, az érintett közúti határátkelők korszerűsítését (a PHARE program ehhez adja a legtöbb pénzügyi segítséget jelenleg is 6-8 átkelőhely van fejlesztés alatt) tudjunk biztosítani, amely lehetővé teszi az Európai Unió tranzitforgalom lebonyolítását is.

Tehát a tranzitfolyosók megteremtése, a belső és külső regionális fejlődést segítő autópályák, autóutak megépítése a közúti közlekedés fejlesztése alapvető kérdés.

Jelenleg Magyarország teljes **úthálózatának** hossza több mint 158 ezer km, amelyből az állami úthálózat mindösszesen 30ezer km. A közutak (állami tulajdonú országos és önkormányzati tulajdonú helyi közutak) hálózata 105 706 km, mintegy 48 ezer km a mezőgazdasági és közel 5 ezer km az erdészeti magánutak hossza. A teljes közúthálózat közel 51 %-a szilárdburkolattal van ellátva, ezen belül a 30 023 km hosszúságú országos közúthálózat kiépítettsége csaknem eléri a 99 %-ot. Az országos közúthálózatból 6821 km tartozik a főhálózatba, amelynek mintegy 30%-a (kb.2000 km) egyben az európai úthálózat részét is képezi. A főhálózat mintegy 20 %-án (kb.1330 km- en) a kapacitás már a '90-es évek elején kimerült, az elsőrendű főutak mintegy 40 %-án állandósult a torlódás. Hiányoznak a településeket elkerülő szakaszok, 1500 km főút be-

épített területen halad, melyek jelentős részén a balesetveszély és környezeti ártalom is tarthatatlan mértékűvé vált. Legkedvezőtlenebb a helyzet az autóutakon és rendszerint az elsőrendű főutak városi bevezető szakaszain. Az országos közúthálózat közel félszáz (ebből 27 nemzetközi) állandó vagy ideiglenes jelleggel működő határátkelőhelyen kapcsolódik a környező országok közút hálózataihoz.

A hazai közúthálózat területi sűrűsége közel áll az EU tagállamainak átlagához, viszont minőségben és szerkezetben egyaránt elmarad a nemzetközi színvonaltól, átbocsátóképessége sok helyen még az európai átlag felét kitevő hazai járműállománnyal sincs összhangban. Autópálya ellátottságunk (4, 4 km/1000 lakos) mintegy 1/4 része az EU jelenlegi átlagának. Az országos közutak kiépítettsége és burkolattal való ellátottsága összességében megfelelőnek mondható, ugyanakkor a közutak mintegy 30 %-a nem rendelkezik a besoroláshoz és forgalmához meghatározott minimális (5, 6, 6,5 m) burkolat szélességgel sem. Az európai törzshálózatba tartozó (E-jel) utakon 640 km hosszon 7,5 m alatti a burkolat szélesség, így e mutató alapján az E-utak közel 1/3-a nem minősül megfelelőnek.

Közút műszaki szempontból az összes járművet tekintve, a tranzit útvonalakon a forgalom 37,5 %-a a 20 tonna feletti járművekből áll, míg a többi főúton ez az arány 20-20 % között mozog. Számottevő a terhelési határérték feletti járművek forgalma, az összes nehéz teherforgalom mintegy 7 %-a. Az ország közútjain a tengelyterhelések jelenlegi megengedett határértéke 10 tonna és a megengedett össztömeg 40 tonna. *Különösen fontos kérdés ez a MH (de a taszári Amerikaiknak is) a túlsúlyos és túlméretes gép- és harcjárművek közlekedtetése szempontjából.* Ezen értékek növelésével (11,5 illetve 44 tonna) kell hamarosan számolni, mivel az EU-ban már jelenleg is e magasabb értékek az előírtak, a terhelések növekedése várhatóan felveti az útpálya szerkezetek és a hidak teherbírásának problematikáját is.

A közúti hidjaink átlagos életkora 42 év, ami - figyelembe véve az autópályák fiatal hídjait is - túl magas. Jelenlegi állapotuk szerint nem megfelelő (1-2 éven belül javítandó) az összes hidak 10 %-a, 5-10 éven belül javítandó további 20 %. Jelenleg 20 tonnás össztömeg korlátozás van érvényben 223 hídon, ebből 46 a főutakon található. A 40 tonnás össztömeg járművek forgalmához további 250 db híd nem felel meg. A hídállomány 17 %-án elégtelen a pálya szélessége. A fentiek alapján min-

den ötödik híd teherbírása, vagy szélessége elégtelen a forgalom lebonyolításához, az országos közutakon meglévő 5886 hídból csaknem 900 korszerűsítésre szorul. Forgalmi szempontból nem kielégítő a nagy folyókon lévő hidak mennyisége és területi eloszlása sem. **Kirívóan kevés a Duna-hidak száma. A Dunán Budapesttől északra 2 db, délre 3 db (ebből 2 vasúttal közös), a fővárosban pedig 7 db közúti forgalomra alkalmas híd van. A Tisza 600 km-es magyarországi szakaszán 14 db állandó jellegű közúti híd van, ebből kettő a vasúttal közös, egy pedig határhíd.** A nagyobb folyókon az állandó hídátkelőhelyek mellett **összesen 34 kompátkelőhely működik**, rendszerint ideiglenes jelleggel, néhány kivételtől eltekintve alacsony színvonalú műszaki állapottal, kiépítettséggel és teljesítőképességgel.

Az ország északnyugat-délkeleti (M1,M5) és délnyugat-északkeleti (M7,M3) nagy forgalmú nyomvonalain - ugyan lassú ütemben - folyamatban van az autópályák határig történő továbbépítése, ezzel kialakul az európai közlekedési folyosókhoz kapcsolódó gerinc hálózat, de továbbra is hiányoznak még az ország minden részét az egységes hálózathoz kapcsoló észak-dél irányú közúti főtengelek. A jelenlegi kedvezőtlen hálózat szerkezet, a Budapesten kívüli nagykapacitású Duna-hidak és gyűrű irányú összeköttetések hiánya kerüluőtakat, idővesztéséget és ezek mellett többlet üzemanyag fogyasztást is okoz.

A közúthálózat tervezett és megvalósuló fejlesztései egyrészt kapcsolódnak az összeurópai közlekedési folyosók kialakításához, másrészt oldják a jelenlegi sugaras hálózatból eredő főváros centrikusságot, növelik a közlekedésbiztonságot, közvetetten hozzájárulnak az adott térségek gazdasági fejlődéséhez.

Tekintettel a nemzetgazdaság teljesítőképességére - figyelembe véve a szomszédos országok közúthálózatának fejlettségi szintjét, a motorizációs fejlődésből adódó forgalmi igényeket - vegyes finanszírozás keretében (államháztartási, állami társasági, valamint jelentős állami hozzájárulást is tartalmazó koncessziós források együttes figyelembevételével) 10 éves program alapján épülnek ki a "krétai" folyosók magyarországi szakaszainak még hiányzó részei.

Az országos közúthálózat fejlesztési programjának alapvető célja a közúti közlekedés működőképességének fenntartása, illetve biztosítása, a környezeti terhelés csökkentése, a közlekedés biztonságának növelése

révén a társadalmi- gazdasági átalakuláshoz nélkülözhetetlen közúthálózati infrastruktúra megteremtése, az Európától való elmaradás csökkentése.

A hálózat fejlesztés célja a forgalmi igényeknek megfelelő olyan országos közúthálózat kialakítása, amely megvalósítása **rövidebb távon (2007-ig), valamint nagy távlatban (2030-ig) lehetővé teszi:**

- *A főváros-centrikus hálózati szerkezet sugaras-gyűrűs szerkezetté történő átalakítását a Dunaújváros és Szekszárd térségében megvalósítandó gyűrű irányú kapcsolatokkal;*
- *Az autópályák (autóutak) országhatárig történő kiépítésével a nemzetközi közlekedési folyosók elvárt színvonalú kialakítását, a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésével a települések közötti kiszolgálása színvonalának javítását, a közlekedési költségek csökkentését;*
- *A közúti közlekedés okozta környezeti ártalom és balesetveszély csökkentését a lakott területek terhelt átkelési szakaszainak kiváltásával, az úthálózat paramétereinek javításával;*
- *A szomszédos országok, a megyék és a különböző régiók, valamint az egyes települések közötti hiányzó kapcsolatok kiépítését és fejlesztését.*

A középtávú (2007-ig) terv megvalósulása során:

- *Reális lehetőség nyílik a szekszárdi-, dunaújvárosi és az M0 északi szektorához tartozó Duna-hidak **megépítésére**, a hozzákapcsolódó gyorsforgalmi útszakaszokkal;*
- *Az országhatárig **kiépülnek** a legjelentősebb forgalmi irányokban (északnyugat-délkeleti M1, M5; és délnyugat-északkeleti M7, M3.) az európai autópálya-hálózatba illeszkedő autópályák, illetve az autópályává fejleszthető gyorsforgalmi utak (az M3 esetében Nyíregyházáig), valamint*
- *Az M30 Emőd (M3) - Miskolc között,*
- *Az M70 Szlovénia irányába, és*
- *Az M0 M3-M5 közötti szakasza autópályává fejleszthető gyorsforgalmi útként;*

Emellett felújításra kerül

- *Az M1 autópálya Budapest-Győr;*
- *Az M7 autópálya Budapest-Zamárdi közötti szakasza.*

A már megkezdett beruházások közül befejeződik

- *Az M15 autópálya kiépítése;*
- *Az M2 gyorsforgalmi út a Vácot elkerülő szakasszal bezárólag.*
- *A forgalmi sávok bővítésével, illetve elkerülő szakaszok és új forgalmi sávok kiépítésével jelentősen csökkennek az egyes útszakaszok áteresztőképességének elégtelenségéből eredő torlódások, a káros környezeti hatások;*
- **Átépitésre, korszerűsítésre** kerülnek a meglévő főúthálózat bal-*esetveszélyes csomópontjai és jelenleg nem megfelelő hídjai.*

Ezen fejlesztésekkel kialakul az európai közlekedési folyosókhoz kapcsolódó gerinchálózat, de még továbbra is hiányoznak majd az ország minden részét az egységes hálózathoz kapcsoló észak-dél irányú közúti főterületek.

A közúthálózat távlati fejlesztési programjának eredményeként nagy távlatban (kb.2030-ig) létrejöhet a gyorsforgalmi úthálózat mintegy 3500 km hosszban (ebből 1258 km autópálya, a többi autótút):

- *A négy sugárirányban kiépülő autópálya (M1, M3, M5, M7) az egyes országrészek közötti kapcsolat megteremtése mellett az ország legfontosabb közlekedési kapcsolatait is biztosítja Európával. Ezen sugárirányú autópályák stratégiai jelentőségét támasztja alá, hogy az M1-M5 autópályák már jelenleg is a Nyugat- és Délkelet-európai tranzitútvonal fontos elemei, míg az M7-M3 autópályák Dél-Európa irányában, valamint az Adriai kikötők és Kelet-Európa és Ukrajna közötti közvetlen kapcsolat részét fogják képezni.*
- *A sugárirányú autópályákat összekötő M0 autópálya-körgyűrű gyűjtő-elosztó szerepe mellett a budapesti forgalomtehermentesítését is szolgálja, míg az M8 és M9 autópályák a keleti és nyugati országrész összekötése mellett alternatív útvonalat is biztosítanak a nemzetközi forgalom számára Budapest térségének elkerülésével.*

Emellett stratégiaileg fontos átkelési lehetőségeket is jelentenek a legnagyobb hazai folyónkon.

- A sugárirányú autópályákból kiágazó *M15, M30, M43, M70 jelzésű autópályák a szomszédos országokkal való közvetlen gyorsforgalmi kapcsolatok kiépítését szolgálják.*
- A gyorsforgalmi hálózat további részét képező *autóutak elsősorban a hazai régiók közötti kapcsolatok magasabb szolgáltatási szint megteremtését szolgálják.*

A közúti járműállomány és annak fenntartóipari háttere az elmúlt 7-8 évben *jelentős változáson ment keresztül.* Az állomány kialakításában és fejlesztésében korábban meghatározó szerepet játszó központi irányítás megszűnt, ugyanezen időszak alatt fokozatosan megszűntek az állami tulajdonú, közlekedési- és gépjárműfenntartó vállalatok is. Jelenleg a közúti járműállomány felemás képet mutat, a korábbi néhány - elsősorban keleti - gyártmányból összetevődő járműpark még nem selejtezett egyedei - darabszámuknál fogva még ma is meghatározó szerepet visznek, azonban magas életkoruk, elavultságuk, karbantartási-igényességük és magas üzemeltetési költségük miatt alkalmazhatóságuk egyre szűkül. A járműpark másik részét kitevő állomány már a *piac orientáltságot* tükrözi - ez megnyilvánul a gyártmányok sokféleségében -, ugyanakkor az elmúlt években behozott járműállomány túlnyomó része használt jármű volt, minek következtében a hazai járműpark átlagéletkora nem sokat változott, a kívánatos fiatalodás elmaradt.

Az ország teljes közúti járműállománya meghaladja a 3 millió darabot, azonban több mint fél millió db - elsősorban személygépkocsi - már nem rendelkezik forgalmi jogosultsággal. A járműállomány döntő többségét (74 %-át) a személygépkocsik alkotják (mintegy 2,2 millió db a forgalomban lévő), a tehergépjárművek (mintegy 260 ezer db) és pótkocsik (kb. 250 ezer db) részesedése összesen 17 %-ra tehető. A járművek átlag életkora magas, például a személygépkocsiké 11,6 év, a tehergépjárműveké 9,91 év, de a korcsoport szerinti megoszlás sem kedvező. Három évnél fiatalabb a személygépkocsik 7 %-a, a tehergépjárművek 12 %-a.

A járműállomány területi megoszlása sem egyenletes, a személygépkocsik 35 %-a, a tehergépjárművek 31 %-a Budapesten és Pest megyében található. A hazai tehergépjárműpark műszaki színvonalát jellemzi, hogy

csupán mintegy 4500 db rendelkezik nemzetközi árufuvarozási jogosultsággal, azonban ezen - 8 évnél nem idősebb - járműpark 86 %-a sem felel meg az EURO-1, illetve az 1998-tól életbelépő EURO-2 követelményeknek.

Az utóbbi 5-6 év közötti járműállományában bekövetkezett közel másfélszeres növekedés mind a fenntartó szervezetek számának, mind e szektorban dolgozók számának mintegy 170-175 %-os emelkedését vonta maga után. A szervezetek számának növekedése a megszűnt "óriásvállalatok" helyébe lépő vegyes vállalatok létrejöttével és az egyéni vállalkozók aktivizálódásával magyarázható. A gépjárműfenntartók élvonalát kétségtelenül az új gépjárműveket forgalmazó cégek márkaszervei képviselik, amelyek számára az általuk képviselt gyártó a hazai rendeletekben előírtaknál is szigorúbb feltételeket ír elő. A jelenleg meglévő javító kapacitás piaci alapon áll rendelkezésre, amelynek szervezettsége, felszereltsége kielégítő, alkatrész-ellátottsága a meglévő járműállomány javításához többnyire biztosított.

Az ország közötti hálózatának és közötti járműparkjának jelenlegi műszaki állapota ugyan elmarad az európai fejlett országok átlagától, azonban - a megnövekedett tranzit igényeket is figyelembe véve - az utóbbi 7-8 év fejlesztéseinek köszönhetően, még képes az ország közlekedési igényei kielégítésében meghatározott szerepének betöltésére. Az országos közúthálózat fejlettsége és az európai tranzithálózatához is kapcsolódó autópályák, első és másodrendű főútvonalak állapota lehetővé teszik az országon átmenő tranzitforgalom zavartalan lebonyolítását.

Az elkövetkező időszakban a **kombinált szállítás** és ezzel kapcsolatban a **logisztikai rendszerek fejlesztése** egyszerűen elkerülhetetlen, ami a kormányzati közlekedés politikában is egyre inkább komolyabb súllyal jelentkezik. Azt hiszem, hogy egy olyan időszak előtt állunk, amikor Európa, nemcsak hogy elvárja tőlünk, de ehhez segít is (pl. PHARE segély). Ennek keretében segítik a magyarországi logisztikai centrumoknak, központoknak a kiépítését, amelyek csatlakoznának az európai logisztikai hálózatokhoz.

A kombinált szállítások közül a ROLA szállítás az, amelyik a legkedveltebb - ma már 10 vonatpár/nap-ot is meghaladja a Magyarországra be-, illetve kilépő szerelvények száma - egy kicsit kényszer intézkedés eredménye. Az osztrák megszorításokból és a várhatóan még keményeb-

bé váló német megszorításokból eredő kényszer lépés. Véleményem szerint ez a kombinált szállítási forma nagyságrendileg egy évtizednél hosszabban nem tartható. Talán egy kicsit furcsán hangzik, de tulajdonképpen nem tartozik a leggazdaságosabb szállítási módok közé, hiszen a vasút viszi a teljes alépítményt, felépítményt és még a gépkocsivezetőt is. Valószínűleg ezt a kényszerhelyzetet még évekig fenn kell tartanunk, sőt még fejleszteni is kell. De ezzel szembe vajmi kevés figyelmet fordítunk, az ún. *nemkísért forgalomnak* a nem kielégítő fejlesztésére. Az elmúlt években csak tizedszázalékokat javult a *konténer, hucke-pack, stb.* szállítási módok részaránya.

Egy zászlóaljnyi erő külföldön történő alkalmazása - amikor ellátási szempontból számunkra nem egy ilyen kedvező (Okucani) alig 200 km-es távolságot kell áthidalnunk - meg fogja követelni a korszerű, könnyen kezelhető csomagolás (a "konténerizációt") alkalmazását a MH-tól, amely megfelel a nemkísért szállítási formák feltételeinek is.

Márpedig az igazán modern kombinált szállítási irányzatok köré elsősorban ezek tartoznak. Itt lényegesen kevesebb az elért eredmény, mint amennyi szükséges lenne. A kísért és nemkísért kombinált forgalom arányát a jövőben szükséges mind pénzügyi és adó, mind törvényi vonatkozásban az utóbbi fejlesztésével segíteni.

A Magyar Köztársaság közlekedéspolitikai koncepciójában megkülönböztetett helyen van a logisztika. Tulajdonképpen felfoghatjuk ezt a koncepciót úgy is, mint hazánk infrastruktúra fejlesztésének *közlekedés-közigazgatási logisztikai* vázát, a fejlesztési főirányok stratégiáját. Az Európai Unióba történő felvétel ezredforduló körül várható időpontjára, valamint az ország gazdasági fejlődésének elősegítésére való tekintettel a **közlekedéspolitikai koncepcióban megfogalmazott célok megvalósulása érdekében - a fő tranzitáramlatok irányában - sürgető feladatként jelentkeznek:**

- *A belső és külső regionális fejlődést is elősegítő autópályák, autóutak megépítése;*
- *A vasútvonalak korszerűsítése (egyres vonalszakaszok legalább 160 km/óra sebességre történő átépítése);*
- *A közlekedési kapcsolatok fejlesztése és kiépítése a szomszédos országokkal. A dunai vízi úton az európai VI. b. víziút-osztálynak*

- *megfelelő paraméterek biztosítása és a hajózást kiszolgáló legfontosabb országos közforgalmú kikötők megalósítása;*
- *A kombinált áruszállítás fejlődéséhez szükséges feltételek megteremtése, a környezetvédelmi szempontokat is figyelembe vevő logisztikai központok létesítése.*

A **Logisztikai Szolgáltató Központok (LSZK)** kiépítése területén az idén nagy lépéseket hajtottunk végre. Végre az elvi előkészítésből a *gyakorlati megalósításra kerültek* a Logisztikai Szolgáltató Központok. A helyi önkormányzatok és a helyi ipari vállalatok csakúgy, mint a vállalkozók is rendkívüli módon érdekeltek ebben. Ezek a terminálok *egy új gondolkodásmódot igényelnek, és a jövőben nagyon komolyan szükséges velük számolni.* Erre komolyan nem csak technikailag, technológiailag és informatikailag, hanem humán oldalról (pl. oktatás) is már időben szükséges felkészülni.

Azt hiszem a következő időszakban ezek a logisztikai gondolatok fognak a közlekedés és ehhez kapcsolódóan az infrastrukturális fejlesztések egyik reflektorfényben lévő főpólusává válni.

Nem vitás, hogy könnyebb integrálni, egy a már említett NATO tagságból adódó *"fogadó nemzet"* feladatait teljesítő ország számára, a szövetséges fegyveres erők ellátási feladatainak végrehajtására, egy polgári Logisztikai Szolgáltató Központot (amely az európai logisztikai háló szerves része), amelynek ellátási rendszereiben úgy jelennének meg a hadseregek, mint a szolgáltatásokat megrendelő nagy vállalatok. A megrendelő fegyveres erők is ismerve a lehetőségeket, az infrastruktúrát, valószínűleg egy ilyen központ szolgáltatásait vennék igénybe, mint, hogy többször annyi pénzért kiépítsék a maguk *"Taszár-ját"*. Ugyanakkor a külföldön szolgálatot teljesítő MH erők ellátásánál sem mindegy, hogy egy már működő, bejáratott teljes körű logisztikai szolgáltatásokat (akár 24 órán belüli áru eljuttatást biztosítva bármely európai tengeri kikötőbe) biztosító LSZK-t veszünk igénybe, vagy pedig drágán kiépítünk egy *"saját"* ellátórendszert, amelyet alkalmazás hiányában is kénytelenek leszünk fenntartani az ellátás biztonsága érdekében.

A logisztikától visszakanyarodva a **közlekedéshez**, annak **szervezéséhez**, megítélésem szerint a korszerű szállítás-szervezési módszerek nem csak a vasútra irányulnak, az egész közúti áru és személyszállítás módszerét, szervezési elveit újra kell értékelni. *Ha a közút konkurensa a*

vasútnak, márpedig az, akkor saját magát egy bizonyos fokig meg kell reformálni. Olyan, elsősorban környezetvédelmileg elviselhető módszereket kell találni, amelyeket Európa és az ország is hosszútávon befogad, mint például közút-víziút kombinált szállítási lehetőségek.

A vízi közlekedéssel kapcsolatban az Európai 6. B. típusú⁴ vízszint-hajózási paraméterek biztosításának kötelezettségeink vannak. A Duna, az úgynevezett VII.-es európai tranzit víziút-folyosó, éppen ezért ezzel komolyan kell foglalkoznunk. Ez a kérdés talán még a tényleges súlyánál is nagyobb elvi jelentőségű. Ezzel kapcsolatban nagy viták várhatók (vannak is) az EU-val, hiszen olyan feltételek merülnek fel Magyarországgal kapcsolatban, amelyeket belátható időn belül szükséges biztosítani. Magyarországnak végig kell gondolnia, hogy hogyan tudja biztosítani a hajózási feltételeket különösen, hogy ha az EU-ba való közlekedési integrálódás alappilléreinek az úgynevezett "fenntartható mobilitás" elvének meg kíván felelni. A Duna (Göny - Budapest közötti) magyar szakasza a 3505 km-es transzeurópai vízi út legkritikusabb szakasza.

Véleményem szerint ez a kérdés fogja jelenteni az egyik legsúlyosabb kérdést a közlekedési tárca és a kormány részére a következő időszakban. A környezetvédelmi és egyéb fontos szempontokat figyelembe véve, hogy lehet a Dunát jó értelemben véve megregulázni, hogy szállítási szempontból be tudja tölteni a sok százmilliós beruházással megépített Duna - Rajna - Majna csatorna által az Európában neki szánt szerepet.

Hazánkban gyakorlatilag csak a Dunán beszélhetünk vízi áruszállításról, a Tiszán áruszállítással összefüggő hajóforgalom gyakorlatilag nincs, vagy egészen elenyésző, a Balatonon pedig csak turisztikai jellegű hajózásról beszélhetünk

Az EU -ban mintegy 12 - 15 % belvízi közlekedési teljesítménnyel rendelkeznek, hazánkban ez az arány jelenleg mintegy 3 %. Az ezredfordulóra ezt az arányt legalább a duplájára kívánja növelni a közlekedési tárca.

4 2,7 méteres vízmélységgel minimum 2,5 méteres hajómerülés biztosítása 86-90 %-os tartóssággal

A meglévő hazai kikötők valójában csupán a hajók megállására és kirakodására alkalmas hajóállomások, amelyek multifunkcionális elosztó, közlekedési fordítókorong és regionális szolgáltató szerepet nem tudnak betölteni. A jelenlegi 25 kilométerenkénti berakási lehetőség (amely a nyugat európai átlag felét sem éri el) növelésére, pénzügyi okok miatt valószínűleg csak az ezredforduló után kerülhet sor.

Az "**Országos Közforgalmú Kikötőhálózat**" fejlesztési tervek öt dunai kikötő fejlesztését tartalmazzák. A fejlesztési tervek azokat a közlekedéspolitikai elveket követve határozták meg ezeket a kikötőket, hogy 50 - 60 km-ként létrehozzanak, illetve felújítsanak egy a közút - vasút - vízi út teljesítményeit egymással konvertálni képes kikötőt, megteremtve a kombinált közlekedés feltételeit. A már említett pénzügyi, valamint az általában rendezetlen tulajdonjogi helyzetek miatt **csak két kikötő**:

- Győr - Gönyű,
- Baja, fejlesztéséről beszélhetünk az ezredfordulóig.

A már említett problémák rendezése után **kerülhet csak sor a:**

- Csepel,
- Nagytétény,
- Dunaújváros kikötőinek fejlesztésére.

A Sió vonatkozásában szerepel *Szekszárd*, a Tisza vonatkozásában pedig *Szeged* regionális érdek kikötőinek fejlesztése.

A kikötő hálózat fejlesztése összefügg a vízi - közúti (RO-RO), és az egyéb kombinált szállítási módokat biztosító Logisztikai Szolgáltató Központok megvalósulásának ütemével.

A csökkenő hajó állomány elavult. A folyami hajók 35 %-a "0" értékben van számon tartva. A rosszul megválasztott tolóhajózási technológia (az önjáró hajózási technológiával szemben széles vízi út méreteket és vízmélységet igényel), nem teszi lehetővé a *Duna - Rajna - Majna* csatornán keresztül a nyugat - európai kikötők elérését. **A hazai 4 db(!) önjáró hajó, és a 18 db önjáró uszály mind mennyiségileg, mind minőségileg elégtelen.** A hajópark *korszerűsítésére* - a volt szovjet államadósság terhére történő vásárlást kivéve - az ezredfordulóig reális *esély nincs.*

Figyelembe véve az euró-atlanti szervezetekhez történő csatlakozás egyre közeledő időpontját, valamint az elvárési szintnek megfelelő infrastruktúra kialakításának becsülhető költségigényét és időszükségletét, mindezek a szükséges fejlesztési feladatok tárcák közti összehangolását sürgetik. *Nekünk katonáknak, a Magyar Honvédség, az ország honvédelmének alakításában mindenképpen figyelembe kell venni ezeket a már körvonalazódó markáns változásokat az ország infrastrukturális fejlettségében, igényeinket már a tervezési időszakban az érintett társ minisztériumok tudomására kell hozni.*

Felhasznált irodalom:

- 1.) A Magyar Köztársaság Közlekedéspolitikai Konceptiója (OGY, 1996).
- 2.) Az Európai Közösségek jogszabályainak gyűjteménye (7 -ik kötet: Közlekedés, Biztonságtechnika, Energiapolitika, Unió ,1993).
- 3.) *Ehrlich Éva*: Infrastruktúra, összefoglaló helyzetkép, helyzetelemzés és helyzetértékelés (beszámoló, MTA Világgazdasági Kutató Intézet, 1997).
- 4.) KHVM: A közlekedési és hírközlési infrastruktúra felmérése és fejlesztési irányai (tanulmány, KHVM, 1997).
- 5.) *Dr. Molnár Éva - Zsolnay Tamás*: Az Európai Unió közlekedési rendszere (Európa Füzetek, ITD, 1995).

KATONAI GAZDÁLKODÁS

A MAGYAR HONVÉDSÉG KÖZPONTI KÖLTSÉGVETÉSI SZERVEI SZABADKÉZI VÉTELLEL TÖRTÉNŐ BESZERZÉSEINEK LEBONYOLÍTÁSA (Esettanulmány)

*Hegyes Imre*¹

I. Szabadkézi vétel

Az Országgyűlés a kiadások ésszerűsítésére, a közpénzek felhasználására, átláthatóságának és széleskörű nyilvános ellenőrizhetőségének megtervezésére, továbbá a beszerzések során a verseny tisztaságának biztosítása érdekében elfogadta az 1995. évi XL. a közbeszerzésekről (továbbiakban: Kbt.) szóló törvényt.

A törvény hatálya alá tartozik többek között a Magyar Honvédség is, amely központi költségvetési szerv. A Kbt. hatálya alá tartoznak az árubeszerzések, építési beruházások és a szolgáltatások megrendelése, ha azok értéke a közbeszerzés megkezdésekor eléri vagy meghaladják a törvény által előírt értékhatárt.

Az értékhatárokat erre az évre az 1996. évi CXXIV. tv. "A Magyar Köztársaság 1997. évi költségvetéséről" tartalmazza.

- a.) árubeszerzések esetén: 12 MFt,
- b.) építési beruházások esetén: 24 MFt,
- c.) építési műszaki terv készítése esetén: 6 MFt,
- d.) szolgáltatás megrendelése esetén: 6 MFt.

Az említett törvényben, illetve az éves költségvetési törvényben előírt értékhatár alatti értékű, a központosított közbeszerzés körébe

1 Hegyesi Imre alezredes, MHLFI Ellenőrzési Osztály, ellenőr főtiszt

nem tartozó árubeszerzések és szolgáltatások megrendelése, valamint azok előkészítése során alkalmazni kell a 126/1996. (VII.24.) kormányrendeletet is. Ezt a kategóriát a kormányrendelet **szabadkézi vételnek** nevezi. A szabadkézi vétellel történő beszerzések hatálya alá tartoznak, az ÁFA nélkül 500.000 Ft-ot meghaladó vételek. Ezek előkészítése során kötelesek legalább három ajánlatot bekérni írásban. A beszerzéseket tilos részekre bontani.

A Magyar Honvédség központi beszerzéseiben érintett szervezeteknek feladatait a 40/1997. (HK 15.) HM utasítás szabályozza.

Ezek alapfogalmait az utasítás a következőkben fogalmazza meg:

Központi beszerzés: a fejezeti kezelésű előirányzatok, valamint a felsőszintű gazdálkodó szerv hatáskörébe tartozó előirányzat terhére végrehajtott tárgyi eszköz, készlet, anyag, ipari javítás és szolgáltatás, valamint szolgáltatás beszerzése, mind hazai, mind külföldi viszonylatban.

Központi értékesítés: a központi készletekben tárolt, a Magyar Honvédség számára felesleges vagy katonai felhasználásra már végleg nem alkalmas tárgyi eszközök, készletek, selejt és hulladék anyagok értékesítése.

Haditechnikai termék és szolgáltatás: a 48/1991. (II.23.) Korm. rendelet mellékletében meghatározott termékek és szolgáltatások, amelyek polgári forgalomban nem vagy csak külön engedéllyel kerülhetnek.

Import beszerzés: közvetlenül külföldi gazdálkodó szervezettől való beszerzés, amely hazai szakhatósági engedéllyel még nem rendelkezik.

Felsőszintű gazdálkodó szerv: adott anyagnemre vonatkozóan az MH egészére szakmai irányítási felelősséggel tartozó, továbbá ezen feladatkör ellátásához hatáskörébe utalt központi költségvetési (továbbiakban kv-i) előirányzatokkal rendelkező irányító szervezet.

Központi ellátó szerv: azon elemi kv.-el rendelkező szervezet (ellátó központ, főigazgatóság), amelynek egyes előirányzatai felett az adott anyagnemfelelős szolgálati ág főnöke, meghatározott előirányzatai felett viszont saját maga rendelkezik és a hatáskörébe utalt vagyontárgyakkal részben önállóan gazdálkodik.

A Kormány tehát az előbbieken vázoltak szerint a Kbt-ben, illetve az éves költségvetési törvényben előírt értékhatár alatti értékű árubeszerzések és szolgáltatások (továbbiakban: beszerzések), valamint azok előkészítése átláthatóságának és a verseny tisztaságának biztosítása érdekében meghozta a 126/1996. (VII.24.) számú rendeletét a központi költségvetési szervek szabadkézi vétellel történő beszerzéseinek szabályozásáról (továbbiakban: Szbkr.). E rendelet 1 /1/ bekezdése szerint a Kbt-ben *"előírt értékhatár alatti értékű, a központosított közbeszerzés körébe nem tartozó árubeszerzések és szolgáltatások megrendelése, valamint azok előkészítése"* minősül szabadkézi vételnek.

Az Szbkr. 3.§-a meghatározza a szabadkézi vétel körébe tartozó beszerzések előkészítése és lebonyolítása során a központi költségvetési szerv feladatait és kötelességeit.

A Magyar Honvédség egyik központi költségvetési szervénél a beszerzések követelmények szerinti lebonyolításának ellenőrzése során olyan szabálytalanságokkal találkoztunk, melyek az érvényben lévő előírások tudatos figyelmenkívül hagyására utaltak. A konkrét eset részletes kivizsgálása számos tanulságot eredményezett. Ezeket a tapasztalatokat - tekintettel arra, hogy a Szbkr. nem megfelelő végrehajtása az MH központi költségvetési szervei beszerzési tevékenységében hasonló hiányosságok elkövetéséhez vezethet - érdemes szélesebb körben is elemezni.

A következőkben esettanulmány módszerével bemutatott ellenőrzés az egyik központi költségvetési szerv szabadkézi vétellel történő beszerzéseit célozta meg. Ez az a szint, ahol szakmai téren példamutatással kellene élenjárni, illetve a végrehajtó szervek felé irányuló szakmai ellenőrzés bázisaként kellene szerepelni a felsőszintű gazdálkodó egyik eszközeként.

Az ellenőrzött költségvetési szerv beszerzések lebonyolításával foglalkozó osztályánál az ellenőrzést megelőző időszakban került sor osztályvezetői váltásra. Az újonnan beosztásba került ambiciózus vezető megfelelő szakmai felkészültséggel rendelkezett feladata ellátására. **Az osztály három alosztálya közül az egyik működésében problémát jelentett az állomány alacsony szintű feltöltöttsége, valamint az alosztályvezető hiánya. Ezért ezen alosztály irányítását az osztályvezető közvetlenül végezte.** Az alosztály feladata volt az ellenőrzés tárgyát képező beszerzési eljárások szervezése, lebonyolítása.

Az ellenőrzés végrehajtását célirányossá és egyben kérdésessé tette az a tény, hogy az érintett **alosztály beszerzési eljárásai során egymást követően öt konkrét esetben egy és ugyanazon ajánlattevő lett a nyertes, melynek alkalmazottja az ajánlat tévő osztályvezető közeli hozzátartozója. Az érintett osztályvezető irányította a szabadkézi vétel körébe tartozó eljárások lebonyolítását, részt vett az ajánlatok elbírálásában, és egyszemélyi javaslattevő volt a nyertes kivitelező személyére vonatkozóan.**

II. A folyamat leírása

Ellenőrzésünk célja volt feltárni:

- az adott központi költségvetési szerv szabadkézi vétellel történő beszerzési szabályairól szóló kormányrendelet előírásainak szabályszerű betartását;
- az ajánlattevők kiválasztásának, árajánlataik bekérésének, az ajánlatok elbírálásának szempontjait;
- a kérdéses osztályvezető rokoni kapcsolatának befolyását az eljárás nyertesének megbízását illetően;
- a nyertes ajánlattevő kiválasztása tudatos előkészítettségének bizonyíthatóságát;
- az eljárás lebonyolításához kapcsolódó honvédségi szabályzók betartását.

1. Ajánlatok bekérése

Az Szbkr. 3.§ /1/ bekezdése meghatározza, hogy *"az intézmény a szabadkézi vétel körébe tartozó beszerzései előkészítése során köteles írásban legalább három ajánlatot bekérni"*, valamint a /3/ bekezdés szerint *"az ajánlatkérésben meg kell határozni a minőségi követelményeket"*. Megállapítottuk, hogy az osztályvezető az értékhatárok megtartása mellett a fenti meghatározott követelmények szerint minden ajánlatkérést írásban teljesített. Az elkészített levelek ügyviteli záradéka azonban nem felel meg az MH Titokvédelmi és Ügyviteli Szabályzat (továbbiakban:

TÜSZ.) 249. pontjában meghatározottaknak. Az előtalált levelek a záradékuk szerint négy példányban készültek, de a valóságban csak két-két levéllel dolgoztak - egy beszerzéshez összesen hét példány készült.

A levelet a - beszerzés okmányainak kezelésére felfektetett - gyűjtőben előtalálható másolati példányon (nem a záradék szerinti 4.sz. irattári példányon!) dátummal és aláírással ellátva a címzett vállalat képviselője átvette. A végül győztes vállalat részére átadott ajánlat kérés 1.sz. példányát minden esetben olyan személy írta alá, aki az egyik - de nem a győztes - ajánlattevő ügyvezető igazgatója.

Az ajánlatkérések megfogalmazásánál a rendelet 3.§ /3/ bekezdésében meghatározott minőségi követelményeket nem határozták meg. Az osztályvezető minden esetben a telefonon történt megbeszélésekre, valamint a megszólított ajánlattevők által végrehajtott helyszíni bejárásra hivatkozott az ajánlatok bekérésekor.

Az Szbkr. az ajánlattevők kiválasztására nem határoz meg figyelembeveendő szempontokat, de a 3.§ /4/ bekezdés a., pontjában meghatározza, hogy *"az intézmény köteles az ajánlattevőkről szállítási, banki referenciák, gazdasági kamaráktól kapott, korábbi beszerzésekre vonatkozó információk alapján tájékozódni"*.

Az osztályvezető döntése alapján a korábbi időkben foglalkoztatott polgári szervek tevékenységére a továbbiakban nem tartott igényt. A vizsgált esetekben öt olyan vállalkozót kért fel árajánlat megtételére, akikkel kapcsolatban a fenti - kormányrendeletben kötelezően előírt - információval nem rendelkezhetett, mivel azt megelőzően semmilyen munkakapcsolatba nem került velük.

2. Árajánlatok kezelése

A vizsgált kivitelezési feladatokkal kapcsolatos okmányokat az MH ATFCFSF 144/1995. (HK 18.) sz. intézkedésében meghatározott gyűjtőkben tartják nyilván. Mindegyik gyűjtőben megtalálhatók az árajánlatok megtételére felkérő okmányok. Azokat, az árajánlatot tevő vállalatok az ügyviteli szerv megkerülésével személyesen adták át az osztályvezetőnek. Ezek az árajánlatok a vállalatok részéről nyilvántartási számmal el vannak látva, ezért azok honvédségi szervnél történő átvétele során a TÜSZ. 294. pontjában meghatározottak betartása kötelező: *"az ügyinté-*

ző más szervtől nyílt iratot, küldeményt átvehet, de azt köteles eredeti számon belső leírásba bevezetni és aláírás ellenében átadni az ügyviteli szervnek iktatás végett". Ez az átvett okmányok kezelésekor elmaradt, így egyik okmányon sem találkoztunk a beérkezés, illetve átvétel dokumentálásával. Ez azt eredményezte, hogy a katonai szervezet részére megküldött árajánlatok beérkezési ideje nyomonkövethetetlen.

3. Árajánlatok elbírálása

A beérkezett árajánlatok elbírálásakor már a központi költségvetési szerv rendelkezésére állt az az előjárói intézkedés, mely a végrehajtók részére meghatározza, hogy *"a bíráló bizottságba nem jelölhető az, aki a pályázatra jelentkező magán személy hozzátartozója"*. Az árajánlatok elbírálására alakított bizottságok elnöke azonban ennek ellenére mindezen esetben az az osztályvezető volt, akinek hozzátartozója az egyik árajánlatot tevő - a későbbiek során mindegyik vizsgált esetben győztesként kihirdetett - polgári vállalat alkalmazottja. Az elbírálási jegyzőkönyvekben olvasható megállapítás szerint *"az árajánlatok elbírálása a kivitelezési költség alapján történt"*. Ennek figyelembe vételekor semmi kétség nem merülhetett fel, hogy csakis a legkedvezőbb (a betervezett HM előirányzatnál mindig kevesebb) ajánlatot tevő - az osztályvezető közvetlen hozzátartozóját is foglalkoztató - polgári vállalatot hirdessék ki győztesként. Az osztályvezető szerint az előzetes megbeszélések során az árajánlat megtételére felkért vállalatokkal minden esetben tájékoztató jelleggel közölte a tervezett HM előirányzatot. Ennek ismeretében állíthatták össze árajánlataikat. Hogy a valóságban kivel mit közölt, egyszerűen kideríthetetlen - de lehet következtetni!

4. Értesítés az árajánlat elbírálásáról

A bírálati jegyzőkönyvek elkészítésével egyidőben azonnal írásban értesítették a győztes árajánlatot tevő vállalatot árajánlata elfogadásáról. Az értesítés irattári példányán dokumentálták az 1.sz.pld. átvételét - az 1. pontban ismertetett szabálytalanság megismétlődésével.

A vesztés ajánlattevők részére árajánlatuk elutasításáról írásos értesítést nem készítettek. Valószínűleg telefonon hajtották azt végre.

5. Vállalkozási szerződés megkötése

A nyertes ajánlattevő kivitelezővel megkötött "vállalkozási szerződés"-ek aláírásának dátuma egy nappal megelőzi a "Bírálati Jegyzőkönyv" elkészítésének idejét. Ez egyértelműen arra utal, hogy a bíráló bizottságok döntései előtt a győztes ajánlattevő személye már előre ismert volt. Ellenkező esetben a bírálati jegyzőkönyvet utólag készítették el. A szerződések kezelése során a 2. pontban ismertetett ügyviteli szabálytalanságokat megismételték. Az adott szerződéseket és a hozzájuk kapcsolódó szerződés módosításokat aláíró jogi személyek között mindegyik esetben megtalálható az árajánlatot bekérő osztályvezető közeli hozzátartozójának az aláírása. Ez a tény egyértelműen ellentmond az osztályvezető azon állításának, hogy a közeli hozzátartozója "a cégnél önálló aláírási joggal nem bír".

III. Az eset tanulságai

A fenti esettanulmány jól érzékeltette, hogy az ellenőrzött központi költségvetési szerv szabadkézi vétellel történő beszerzései végrehajtásakor az érintett parancsnoki állomány a végrehajtás lebonyolítását szabályozó 126/1996. (VII.24.) kormányrendelet előírásait ismeri. Részben szabályozatlan területnek tekintették a beosztáshoz kapcsolódó összeférhetetlenség kérdését. Ezt a konkrét, részben leszabályozatlannak vélt területet tekintve - összhangban az esettanulmányban észre vételezettekkel - óhatatlanul "sikamlós" területre jutottunk. Többnyire a leszabályozatlanságra hivatkozva - amikor a szándékosság nem kizárható, esetleg csak nehezen bizonyítható - olyan szabálytalanságokat követnek el a beszerzések lebonyolítása során, melyek jogszabályba nem ütköznek, de mélyen sértik a környezetükben becsületesen gondolkodók erkölcsi érzékét. Az a tény, hogy az árajánlat bekérésekor olyan ajánlattevőket kértek fel az adott beszerzési feladatra, akik az új vezetés saját - és közeli hozzátartozója - ismeretségi körébe tartoztak, arra enged következtetni, hogy az ajánlatokkal történő "versenyztetés" csak a kormányrendelet által kötelezően előírt okmányolást legitimálta.

Megállapításaink szerint a vizsgált esetek nem csak anyagilag károsították a Magyar Honvédséget, hanem mérhetetlen erkölcsi károkat okoztak. A közvélemény megkülönböztetett figyelemmel kíséri a honvédség tevékenységét, minden vele kapcsolatos hír élénk visszhangra ta-

lál. Ezért különösen fontos, hogy a Magyar Honvédség hivatásos állományának tevékenységére még a gyanú árnyéka se essen. Ez kiemelten érvényes a gazdasági tevékenység területén. Ennek tükrében előtérbe kerül a beszerzési tevékenység szabályos, előírászerű végrehajtása, saját és hozzátartozóink jogosulatlan előnyszerzéséből eredő visszaélések megakadályozása. Ezt azzal érhetjük el, hogy a kormányrendelet, a honvédségi rendelkezések és a leszűrt tapasztalatok alapján olyan felsőszintű szigorító szabályozás készül, mely egyértelműen meghatározza és értelmezi az összeférhetlenség esetét. Jelenleg az 1996. évi XLIII. törvény a hivatásos állomány szolgálati viszonyáról 65.§ /1/ bekezdés b. pontja így határozza meg az összeférhetlenség esetét: *"hivatásos állomány tagja nem tölthet be olyan szolgálati beosztást amelynek révén - az állományilletékes parancsnok engedélye nélkül - olyan gazdálkodó szervezettel kerül elszámolási viszonyba, amelyben közeli hozzátartozójának tulajdoni hányada meghatározó, vagy a hozzátartozó az elszámolási viszonyra befolyással bíró tisztséget lát el"*.

Az adott központi költségvetési szerv elöljáró csoportfőnöke az ellenőrzések tapasztalatai alapján a vonatkozó kormányrendelet hatálya alá tartozó beszerzések során előírt eljárási- és összeférhetlenségi szabályok egységes értelmezésére példamutató gyorsasággal intézkedett. Az intézkedésben meghatározta, hogy *"mivel az érintett hivatásos állomány beosztásba helyezése a beszerzési eljárásoktól független, így a fenti (értsd: Hszt 65§ /1/ bekezdés) előírásokban történő megfeleltetés érdekében szükséges, hogy az eljárásban résztvevő állomány már az eljárás megkezdése előtt - kötelező jelleggel - írásban nyilatkozzon, hogy személye és tevékenysége a beszerzési - és értékesítési eljárás során nem összeférhetetlen. Ezen írásos nyilatkozatot a pályázati (versenyeztetési) anyaghoz kell csatolni"*.

Ezen csoportfőnöki intézkedés a Magyar Honvédség összes szervénél csak akkor érheti el visszatartó hatását, ha minden központi költségvetési- és végrehajtó szervezetének beszerzési tevékenységére is kiterjed.

Tekintettel a beszerzések, versenytárgyalások során előforduló hiányosságokra, célszerű felhívni a parancsnokok és a gazdálkodással foglalkozó állomány **figyelmét** az alábbi szabályzók részletes ismeretére és azok fokozott betartására.

1.) 1995. évi XL. (HK 15.) törvény: A közbeszerzésekről, valamint ennek módosításaira.

2.) 1996. CXXXIV. törvény: A Magyar Köztársaság 1997. évi költségvetéséről (1996/118. MK szám).

3.) 1987. évi 19. számú törvényerejű rendelet a versenytárgyalásról.

4.) A Kormány 125/1996. (VII.24.) Korm. rendelete "a központi költségvetési szervek központosított közbeszerzéseinek részletes szabályairól". (1996/62. MK szám).

5.) A Kormány 126/1996. (VII.24.) Korm. rendelete "a központi költségvetési szervek szabadkézi vétellel történő beszerzéseinek szabályairól". (1996/62. MK szám).

6.) A Kormány 2211/1996. (VII.24) Korm. határozata a "Központi költségvetési szervek beszerzési rendszeréről". (1996/37. Határozatok Tára szám).

7.) A Honvédelmi Miniszter 40/1997. (HK 15.) HM utasítás a Magyar Honvédség központi beszerzési és értékesítési rendszerének szabályozásáról.

A jelenlegi helyzetben sem engedhetjük meg, hogy a Magyar Honvédség hivatásos és közalkalmazotti állomány becsületéhez kétség férjen. Ezért célszerű kiemelt jelentőséget fordítani a gazdálkodás jogszabályainak ismeretére, a változások figyelemmel kísérésére. Különösen vonatkozik ez, a témában megfelelő szakmai végzettséggel és kellő ismeretekkel nem rendelkező szakemberekre, parancsnokokra (vezetőkre), illetve ezek szakmai és szolgálati elöljáróikra.

EGYES NATO TAGORSZÁGOK HADSEREGEI GAZDÁLKODÁSI RENDSZERÉNEK FONTOSABB JELLEMZŐI, HASZNOSÍTHATÓ TAPASZTALATAI AZ MH GAZDÁLKODÁSI RENDSZERÉNEK FEJLESZTÉSI IRÁNYAIRA VONATKOZÓAN

Tamók Ferenc¹

Rezümé:

A szerző arra a feladatra vállalkozott, hogy egy cikksorozat keretén belül bemutassa a kutatási eredményeit a védelemgazdaság és a gazdaságmozgósítás rendszerének - a potenciális NATO szövetségesek rendszerével harmonizáló - fejlesztésével kapcsolatban.

Ez az első cikk a tervezett NATO csatlakozás jegyében született, amelyben a NATO két vezető nagyhatalma és egy - a házákkal közel azonos lakosságú - kis ország haderői gazdálkodási rendszerének fontosabb jellemzőit veti össze az MH gazdálkodási rendszerével.

A cikk nem bocsátkozik hosszú elméleti fejtegetésekbe, lényegre törő, stílusa közérthető a nem kifejezetten katonaközigazdász olvasók számára is. A szerző olyan problémákat feszeget, amelyben alkotó vita alakulhat ki a MH gazdálkodási rendszerének továbbfejlesztését illetően a közgazdasági és az alaptevékenységi tudományterületeket kutatók körében.

Szerkesztőség

Bevezető

Eddigi kutatómunkám során behatóan foglalkoztam a költségvetési szervek gazdálkodása és ezen belül az MH gazdálkodási rendszerének

1 Dr. Tamók Ferenc alezredes, ZMNE egyetemi adjunktus

fejlesztési lehetőségeivel. Kutatómunkám eredményeit egyetemi doktori értekezésben foglaltam össze. ("A Magyar Honvédség gazdálkodási rendszerének alakulása és fejlesztési lehetőségei piactudományi viszonyok között, különös tekintettel a tervezési és a közzgazdasági szabályozó rendszerre.") A témával való ismételt foglalkozásra a jelenlegi körülmények között elsősorban az motivál, hogy hazánkban - lényegi elemeit tekintve - kialakult a piactudomány, miközben a költségvetési szervek gazdálkodásában egyrészt erőteljesen érvényesül a régi beidegződés, másrészt nehezen alakul a piactudományi környezetnek jobban megfelelő központi szabályozás és tervezési rendszer.

Hazánk euro-integrációs törekvései és a közelgő NATO csatlakozás véleményem szerint előtérbe helyezi a védelemgazdaság és ezen belül a katonai gazdálkodás-, valamint a gazdaságmozgósítás rendszerének - a potenciális szövetségesek rendszerével harmonizáló - fejlesztését. A két rendszer egymáshoz szorosan kapcsolódik, ahol az MH gazdálkodási rendszere képezi a generáló elemet, ugyanis a honvédelmi feladatok összehangolásáért felelős funkcionális szerv a Honvédelmi Minisztérium. E mellett a védelem gazdasági feltételrendszerének koordinálása az egyéb kormányzati szervek feladatkörébe tartozik. A két rendszer összehangolása tehát egy sor más tárcát és országos hatáskörű szervet érintő feladatrendszert jelent.

Az összehangolatlanág következményei lehetnek a gazdaságtalan, pazarló, ugyanúgy mint a honvédelmi érdekeket sértő, az MH hadrafoghatóságát veszélyeztető megoldások. Ezért meghatározó jelentőségű a két rendszer harmóniáját biztosító szabályozási-, információs- és tervezési rendszer minősége. A jelenlegi haderőátalakítási szakaszban szinte lehetetlen követni a változásokat, ugyanakkor a későbbi "megállapodott" viszonyokra most szükséges megfogalmazni azokat az alapelveket, követelményeket és szabályozást aminek alapján a két rendszer összehangolása a civil kontroll érvényesülésével megoldható.

E cikk egy olyan sorozatnak lenne az első eleme, amelyben szeretném közreadni az eddigi kutatásaimon alapuló nézeteimet, javaslataimat a két rendszer fejlesztési lehetőségeivel és összhangjának megteremtésével kapcsolatban. Abban reménykedek, hogy alkotó vita alakul ki a tisztelt olvasók körében, amely elősegítheti egy optimális megoldás megtalálását. Ezt azért tartom fontosnak, mert egy nagy rendszer fejlesztése

team munkát igényel, tehát egyetlen kutató lehetőségeit meghaladó feladat.

A német haderők gazdálkodási rendszerének fontosabb jellemzői

A **Bundeswehr** szervezetén belül a harcoló és a logisztikai biztosítást (gazdálkodást) folytató szervezetek elkülönülnek egymástól. A gazdálkodó-ellátó szervezeten belül polgári alkalmazottak (üzemgazdászok, szakmunkások) tevékenykednek, akik nem terhelik a béke létszámot, "M" esetén viszont katonásítják ezen szervezeteket. A központi beszerzés és ellátás a haderőnemi parancsnokságok hatáskörében **működő logisztikai szervek** feladatköre. Az egyes anyagnemek vonatkozásában egy ésszerű munkamegosztást valósítottak meg a párhuzamos beszerzések elkerülése érdekében. (Pl.: Gépjárművek esetében a szárazföldi erőknél, repülőgépek esetében a légierőnél történnek a beszerzések). A javító szolgáltatást nagyrészt vállalati formában oldják meg. Ez a módszer a hazai gyakorlatunktól sem idegen. Az ellátás biztonsága és gazdaságossága érdekében korszerű gazdasági (logisztikai) információs rendszert építettek ki, amely békében és háborúban egyaránt azonos metodika szerint működik.

A parancsnokokat mentesítették a gazdálkodási feladatok és felelősség alól, **akik így gazdálkodási hatáskör nélküli igénytámasztókká váltak**. Ezért a katonai igények kielégítése céljából egy mindenre kiterjedő normarendszert vezettek be, amely ugyanakkor nehézkessé és bürokratikussá tette a gazdálkodást. A rendszer úgy működik, hogy az ellátó szervek kötelesek az *"igénytámasztók"* által kért szolgáltatásokat az előírt normákon belül teljesíteni. A szolgáltató és a felhasználó együttes akaratából teljesülhetnek a kiadások, ami egyben folyamatba épített ellenőrzést is jelent. Ennek megfelelően az ellátó önállóan nem kezdeményezhet kiadást, csak az ellátott jogos igényének megfelelően. Ez a szabály amellet, hogy az alaprendeltetési folyamatok teljesülését biztosítja, takarékosági célokat is szolgál és segít kiküszöbölni az esetleges visszaéléseket. A rendszer nehezen tolerálja mind a megtakarítást mind a túllépést. A normák viszont úgy vannak megállapítva, hogy biztosítsák a védelem reális szükségletét az alaptevékenységi feladatok végrehajtása során.

Oswald Hahn német közgazdász professzor "A haderő üzemgazdasági problémái" címmel a BKE-en 1990-ben tartott előadásában nem véletlenül hangsúlyozta ki: "....Hiba volt a parancsnokokat mentesíteni a gazdálkodási feladatok alól, ugyanis az egész katonai tevékenységet kell közgazdasági vizsgálat alá vonni, nemcsak a gazdasági jellegű tevékenységet..... A hadsereget olyan gazdálkodó üzemként kell felfogni, ahol a szükséglet és a hasznosság, valamint a költség és hatékonyság szerepelnek közgazdasági szempontként. Nos ezeknek kell meghatározni a gazdálkodás célrendszerét és egyben mozgásterét."

Az USA haderők gazdálkodási rendszerének fontosabb jellemzői

Az USA hadseregében a parancsnokokat tették a katonai és a gazdálkodási feladatok első számú felelőssévé. Jóllehet a **logisztikai parancsnokságok** békében elkülönülnek a harcoló csapatoktól, azonban "pénzügyi hidak" kötik össze a két szervezeti rendszert. Felső szinten a haderőnem vezérkari főnöke felelős a gazdálkodás egészéért, ugyanakkor helyettesei között **egy ésszerű munkamegosztást alakítottak ki a gazdálkodási funkciók gyakorlása tekintetében:**

- **a VKF egyik helyettese az elhelyezési és a logisztikai ügyek felelőse.** Felelős az anyag-nyilvántartási rendszerért, a rendszerbe került új eszközök és anyagok elosztásáért, valamint meghatározza az állománytábla szerinti létszámot;
- **a VKF másik helyettese a költségvetésért és a programügyekért felel.** Tevékenységi körébe tartozik a költségvetés tervezése, végrehajtása, a haderő egységei költségvetésének a jóváhagyása, tartja a kapcsolatot a Kongresszusi bizottságokkal és a Pentagonnal;
- **külön felelőse van a kutatás, a kivitelezés és a beszerzés területeknek.** Tevékenységi körébe tartozik a harcanyagok és a felszerelések kifejlesztése, beszerzése, tárolása és hadrafoghatóságának fenntartása.

A fentiek alapján megállapíthatjuk, hogy ez a szervezet sok vonatkozásban eltér az MH-nál kialakult gazdasági szervezettől, ugyanakkor

megerősíthet bennünket abban a törekvésben, hogy a **megosztott felelősség nagyobb garanciát adhat a racionális gazdálkodást és a vagyoni védelmet illetően.** Az MH jelenlegi gazdálkodási rendszerében is *elkülönül az igénymegfogalmazó, a logisztikai biztosítást végző és a költségvetést menedzselő szervezet.*

Érdeemes áttekinteni, hogyan oldották meg a harcoló csapatok és a logisztikai támogató erők *"pénzügyi híddal"* való összeköttetését. Az USA haderőnemein belül jellemzőek a nagy támaszpont rendszerek, ahol egy-egy támaszponton belül több fegyvernemi egység állomásozik. A támaszpontoknak a harcolóktól elkülönült parancsnoksága van, amelyhez a logisztikai támogatóerők is tartoznak. Ennek megfelelően a harcoló csapatok mint *"albérlők"*, igénytámasztókként foghatók fel. A harcoló alakulatokat először központilag, szervezeten töltik fel a várható alkalmazáshoz szükséges eszközökkel és készletekkel, amelyeket a kiképzés, a technikai üzemeltetés során felhasználhatnak bizonyos megkötésekkel, mennyiségi korlátokkal. Az alaprendeltetési feladatok végrehajtása során elfogyasztott készletelemeket, valamint a kisjavítások során felhasznált tartalék alkatrészeket köteles az alakulat azonnal utánrendelni az ellátótól (a támaszpont parancsnokságtól), illetve a meghibásodott technikai eszközöket köteles azonnal javításba adni. Az anyagellátási és szolgáltatási költségeket az ellátók kiszámlázzák, amit az egység parancsnoka az elszámolási számlájáról köteles kiegyenlíteni. Ily módon a végrehajtó szint generálja a központi beszerzéseket, amellyel elkerülhető mind az indokolatlan készletfelhalmozás, mind a HKSZ-t veszélyeztető készlet-szint csökkenés. Számunkra egyenlőre még szokatlannak tűnne, hogy a fegyverzeti alkatrészekért és a kiképzési lőszerért is fizetnie kellene a parancsnoknak.

Bármennyire is teljesnek tűnik a pénzgazdálkodás az USA haderők csapatgazdálkodási szintjén, létezik egy szigorú megkötés, ugyanis csak az ellátó parancsnokságtól vásárolhatnak az alakulatok. Ez a megoldás egyszerre teszi lehetővé *a biztonságos, a hatékony és rugalmas ellátást* békében és harci körülmények között egyaránt. Érdekes példája az USA hadsereg ellátó rendszerének, hogy *az Európában állomásozó csapatok családtagjait is a területtámogató logisztikai parancsnokságok látják el bolthálózatukon keresztül amerikai élelmiszerekkel és fogyasztási cikkekkel.* Itt már nem kötelező a szolgáltatás igénybevétele, de kétségtelen célja, hogy a külföldön szolgálatot teljesítő katonák fizetésének elköltéséből is az amerikai gazdaság gyarapodjon.

Megállapítható, hogy a tárgyi eszközök fenntartási anyagai, valamint a különböző anyagok beszerzési és ellátási rendszere centralizáltabb az MH rendszerénél, ugyanakkor a felhasználókat és az ellátókat összekötő "pénzügyi hidak" és szabályozók biztosítják hogy a tényleges szükségletnek megfelelő eszközök és anyagok kerüljenek beszerzésre. Tehát az USA haderőkön belül lényegében egy **nonprofit katonai kereskedelmi rendszert működtetnek annak érdekében, hogy optimalizálják a fenntartási kiadásokat.**

A rendszer hatékony működésének a feltételeit is megteremtették, amelyek közül a legfontosabbak:

- teljeskörű és egységes informatikai rendszert működtetnek mind hardware, mind software vonatkozásban;
- központilag egységes termékkód rendszert alakítottak ki. Ennek alapján rendelik meg a gyártóktól a termékeket, akik kötelesek e kódokat feltüntetni a termékeken;
- szigorú előírások szabályozzák az egységre vonatkozó készlet-szinteket ("M" készletek minimuma, maximuma);
- az elszámoló árak központilag egységesek és követik a beszerzési árváltozásokat;
- valamennyi összetett harceszközzel központi adatbankokban gyűjtik az üzemeltetési, fenntartási adatokat, beleértve a pénzben kifejezett ráfordításokat. A gazdasági irányító központ ennek alapján tudja a tervezés alapját képező fenntartási normákat és normatívákat megállapítani, illetve helyesbíteni, valamint a készletezési normákat korrigálni;
- a csapatok pénzellátása negyedéves rendszerben történik, amely kellő likviditást és rugalmasságot eredményez a gazdálkodásban;
- a teljes körű tervezési normatíva rendszer mellett központilag határozzák meg az éves költségvetés kiadási főösszegét. (A kiadási főösszeg megegyezik a központi támogatás összegével, ami eltér hazai gyakorlatunktól);

- a költségvetési keretekkel egyidőben határozzák meg a kiképzési és harckészültségi követelményeket, feladatokat és szigorúan ellenőrzik a végrehajtást;
- a csapatparancsnok gazdálkodási tevékenységét segíti **egy pénzügyi tiszt és egy gazdasági tiszt által vezetett anyaggazdálkodási csoport**. A pénzügyi tiszt felel a költségvetés tervezéséért, az illetmények folyósításáért, a pénzátutalásokért, valamint pénzügyi nyilvántartásokért. Az anyaggazdálkodás csoport az anyagnyilvántartás, a tárolás, az anyagok és szolgáltatások megrendelésének, átvételének valamint ezek informatikai biztosításának a felelőse.

A költségvetés végrehajtása során a parancsnok a főösszegetől csak 5 %-kal térhet el szankciók nélkül, a részleírányzatoktól viszont eltérhet a felhasználás során. Amennyiben a parancsnok nem körültekintően gazdálkodik és ennek következtében 5 %-ot meghaladó mértékben túllépi a költségvetés főösszegét, azt annak mértékétől függően felelősségre vonják vagy leváltják. Ha a megtakarítás 5 %-on túli, leellenőrzik az alaprendeltetési feladatok végrehajtási szintjét. **Ennek megfelelően a parancsnok teljes körű és oszthatatlan felelősséggel tartozik mind az alaprendeltetési feladatokért, mind a gazdálkodásért. A gazdálkodás területén biztosított mozgástér lehetővé teszi a hatékonysági szempontú mérlegeléseket a feladatok végrehajtása során, ha a parancsnok meg akar felelni a vele szemben támasztott követelményeknek.**

Mi készíti a parancsnokot a hatékonyabb megoldások keresésére, amikor nincs közvetlen összefüggés a gazdasági hatékonyság szintje és a parancsnok fizetése között? Kézenfekvő magyarázatul szolgálhat, hogy a parancsnok pozíciójából eredő erkölcsi és anyagi megbecsülése olyan szintű, aminek megtartása érdekében érdemes azonos hangsúlyt fektetni az alaprendeltetési és a gazdaságossági szempontokra. A másik motivációs tényező a karrierpálya jellegéből adódik, ugyanis a következő beosztásba való előrelépés a megelőző beosztásban végzett eredményes tevékenység függvénye. (Csak zárójelben jegyzem meg, hogy a magyar államháztartási jogrendszer is a költségvetési szerv vezetőjét teszi az alaprendeltetési, valamint a gazdálkodási feladatok első számú felelősévé).

Az USA haderők csapatainál mindössze egy pár évvel ezelőtt tértek át a teljes körű pénzgazdálkodásra a fenntartási kiadások területén. A

védelmi költségvetés Kongresszus általi sorozatos megnyirbálása készítette a haderők vezetőit a hatékonyabb gazdálkodási módszerek bevezetésére és a konkrét, könnyen ellenőrizhető gazdasági adatokra való támaszkodásra a költségvetési vitákban.

Az MH gazdálkodási rendszerében is felfedezhetők az USA haderők megoldásaival rokonítható vonások. Ilyen pl.: az előirányzat felhasználási hatáskör a nem kiemelt előirányzatoknál vagy a teljeskörű csapat-szintű pénzgazdálkodás egyes hadtápszolgálati ágaknál. A csapatszintű közvetlen beszerzés nálunk szélesebb körű, ami nem jelent egyben hatékonyabb megoldást is.

A belga haderők gazdálkodási rendszerének fontosabb jellemzői

A belga haderők gazdálkodási rendszere is erőteljesen centralizált. Az utóbbi években csökkentették le a béke létszámát 75 ezer főről 50 ezer főre, miközben átalakították hivatásos hadsereggé. A csökkentéssel együtt meg kellett oldani a harcolók és az ellátók arányának növelését a harcolók javára. Az USA haderőkhöz hasonlóan a beszerzés és az ellátás a logisztikai csapatok feladatkörébe tartozik. Az MH szervezeti rendszeréhez hasonlóan a fegyvernemi egységek kötelékében is található logisztikai alegységek (javító és ellátó alegységek). A belga hadsereg átszervezése kapcsán említésre méltó, hogy az élelmezési ellátó szervek béke létszámát minimálisra csökkentették, ugyanis a hivatásos hadsereg béke időszaki napi élelmezését vállalkozásokra építve hatékonyabban tudják megszervezni.

A csapatok döntően *természetbeni ellátásban* részesülnek jól kidolgozott ellátási normák alapján. A természetbeni ellátást és utánpótlást egy minden vonatkozásban korszerű informatikai rendszer támogatja. Ez a rendszer lényegében az USA haderőinél alkalmazott rendszer adaptációja, amelynek a telepítése és begyakorlása három évet vett igénybe. Az informatikai rendszer békében telefonvonalakon van összekötve, harci körülmények között viszont rádióösszeköttetés biztosítja a kellő mobilitást. *Ugyanaz a software szolgálja ki a béke és a háborús ellátó rendszert.*

A tárgyi eszköz gazdálkodás eszközcsoportonkénti üzemeltetési adatait adatbankokban gyűjtik, az eszközök fenntartási kiadásainak fi-

gyelemmel kísérése és az esetleges normakorrekciók elvégzése végett. Mivel az eszközök cseréje a kormányzat kompetenciájába tartozik, az üzemeltetési adatok gyűjtése a kormányzati döntés-előkészítés része. Tehát az adott eszköz cseréjére való érettségét a hadsereg konkrét üzemeltetési adatokkal tudja alátámasztani.

Szigorú előírások határozzák meg a csapatok adatszolgáltatási kötelezettségét. A felhasznált készletek napi összefoglaló adatait, valamint a tárgyi eszközök fenntartási adatait 24 órán belül kötelesek az ellátókhoz, valamint a központi adatbankokba továbbítani. A tárgyi eszközökről szolgáltatott adatoknál ki kell térni az üzemóra, km., lövésszám, stb. adatokra, a felhasznált alkatrészek mennyiségi és érték adataira, valamint az elvégzett szolgáltatások értékére (a társadalmilag átlagos órabér és a javításra fordított órák szorzata). Ez az információs rendszer megfelelően biztosítja a központi beszerzések tervezéséhez és a felhasználáshoz rugalmasan alkalmazkodó ütemezéséhez, valamint az ellátás gazdaságos megszervezéséhez szükséges adatokat.

Tehát a készletgazdálkodás - az informatikai rendszer hasonlósága révén - hasonló szervezetszerű mint az USA haderőknél, azzal a különbséggel, hogy a csapatellátás nem jár együtt *"pénzforgalommal"*. Ez a különbség természetesen kihat a végrehajtó szint gazdálkodásának jellegére, *amely a következők szerint foglalható össze:*

- az elfogyasztott készletek visszapótlása az ellátó és a felhasználó közös felelőssége, ahol a csapatszint a megrendelések határidőre való felterjesztéséért felel;
- az értékfolyamatok nélküli természetbeni ellátás következtében a végrehajtó szint gazdasági autonómiája a felhasználási folyamatok menedzselésére szűkül, ugyanakkor a felhasználót jellemző túlzott biztonságra való törekvés következtében nehézségekbe ütközik az alulról megfogalmazott igények mederbe terelése. *(Az MH gazdálkodási tapasztalatai minden esetre ezt erősítik);*
- nem érvényesül kellőképpen a parancsnok gazdálkodásért érzett felelőssége, ugyanis nincs közvetlen ráhatása az alaprendeltetési körben meghozandó döntések gazdasági feltételeinek megteremtésére. Másképpen fogalmazva az értékfolyamatok nélküli központi anyagellátás beszűkíti a csapatparancsnok mozgásterét

és így megakadályozhatja a feladatok hatékonysági szempontú végrehajtását. *(Ez mindenképpen szándékaink ellen ható tényező);*

- a csapatok által működtetett gazdasági információs rendszer nagyrészt a felsőbb szinteken meghozandó, a csapatokat érintő gazdasági döntésekhez szolgáltat adatokat, így amellett, hogy túlzott igényeket közvetíthetnek, jellemző lehet rájuk az önigazolásszerűség.

A megfogalmazott kételyek ellenére a belga haderők gazdálkodási rendszerének mindenképpen **pozitívuma, hogy a gazdálkodási feladatok és felelősség egy jelentős része alól mentesíti a csapatparancsnokokat.**

A fentiekben elemzett három gazdálkodási rendszer közös jellemzői az alábbiakban foglalhatók össze:

- a beszerzés és az ellátás erőteljesen centralizált és döntő többségében haderőnemi szinten valósul meg;
- a logisztikai szervek egyértelműen elkülönülnek a harcoló csapatoktól;
- a gazdálkodás egész rendszerét áthatják a mindenre kiterjedő normák és normatívák, lehetővé téve a feladatfinanszírozást;
- a gazdálkodási rendszerük átlátható és könnyen ellenőrizhető a parlament által;
- korszerű, hatékony és egységes gazdasági információs rendszert alkalmaznak, amely béke és harci körülmények között is azonos metodika szerint működik.

Amennyiben az MH gazdálkodási rendszere ezeket a közös vonásokat teljesíti, akkor lényegében teljesíti a NATO csatlakozás feltételeit. Az MH gazdálkodási rendszere mindhárom modelltől különbözik abban, hogy *a beszerzés és az ellátás központi csapattagozatra oszlik és a haderőnemi parancsnokságoknak nincs beszerzési és ellátási funkciója.* Ez utóbbi nem azt jelenti, hogy a nyugati modelltől el vagyunk maradva. Az

utóbbi időben ugyanis egyes NATO tagországoknál felerősödött az a törekvés, hogy a haditechnikai beszerzéseket a haderőnemi szintről kormányzati szintre emeljék.

A gazdálkodás jellegét illetően az MH valahol az USA és a belga hadsereg gazdálkodási rendszere között foglal helyet. A pénzgazdálkodás tekintetében egyes csapatszintű anyagi szolgáltatoknál nálunk jóval nagyobb mozgástér van mint a belga hadsereg esetében, ugyanakkor a haditechnikai tárgyi eszköz gazdálkodás területén hasonló arányban valósul meg a természetbeni ellátás. A fenntartási kiadásoknál érvényesülő csapatszintű pénzgazdálkodás volumene messze elmarad az USA hadseregétől, ugyanakkor felfedezhetőek hasonló megoldások az élelmezési, a ruházati, valamint a páncélos és gépjármű anyagellátás területén.

A három NATO tagország gazdálkodási rendszerének közel sem teljeskörű elemzéséből levonható az a következtetés, hogy **egyik modell sem alkalmazható egy az egyben az MH gazdálkodási rendszerének átalakításánál**, ugyanis a környezeti tényezők eltérő jellege mellett a hagyományainkra is tekintettel kell lennünk. **Az új rendszer akkor lesz működőképes, ha minél több - a régi rendszerben bevált - jellemzőt örökít át.**

Mindent egybevetve **az USA hadsereg gazdálkodási rendszerének olyan adaptációját tartom elfogadhatónak, amely a hatékonysági és a NATO csatlakozási szempontokon túl épít hagyományainkra és harmonizál a hazai gazdasági és jogi környezettel.**

Irodalomjegyzék:

1.) *Dr. Ungvár Gyula mk. vezérőrnagy:* Nulláról kell-e indítani a katonai logisztikát? Katonai Logisztika, 1. évfolyam, 1993.1.szám.

2.) *Johannes Gerber-Oswald Hahn:* Betriebswirtschaftslehre und Streitkräfte (Az üzemgazdaságtan és a haderő) Wallhalla und Pretoria Verlag, Regensburg, 1980.

3.) *Johannes Gerber:* A védelem üzemgazdasági problémái: Adalékok a haderő üzemgazdaságtanához. Wallhalla un Praetoria Verlag, Regensburg 1980.

4.) *Sigurt Richter*: A Bundeswehr logisztikai rendszere. Katonai Logisztika, 1993. 3. szám.

5.) Nemzetközi katonai kiképzési és oktatási programiroda tananyaga. Defense Resources management Education Center. Naval Postgraduate School, Monterey, California, 1992.

6.) *Boros Lajos alezredes*: Az anyagnyilvántartás rendszere. Amerikai-Magyar Katonai Munkacsoport kiadványa. Budapest, 1993.

7.) A Belga Királyi Akadémia Logisztikai Fakultásának a MH ZMKA-n megtartott egy hetes továbbképzésének anyaga. Budapest, 1993.

8.) *Dr. Németh Ernő alezredes, Dr. Dobó Ferenc ny. alezredes*: A pénzgazdálkodás megvalósításának lehetőségei a szállítási tevékenységekben. Katonai Logisztika, 1993. 2. szám.

9.) Biztonságpolitikai és Honvédelmi Kutatások Központja: A védelmi arculatú fegyveres erők korszerű logisztikai rendszere. Katonai Logisztika, 1993. 3. szám. (A programcsoport tagjai: *Deák Péter, Gion Béla, Kaufman János, Kiss Ernő, Lex Mihály, Magyar László, Ungvár Gyula, Válóczy István*)

10.) 1992. évi XXXVIII. törvény az államháztartásról. Magyar Közlöny 63/1992.

11.) Az Országgyűlés 27/1993. sz. határozata a Magyar Köztársaság honvédelmének alapelveiről. (HK 11/1993.).

12.) 1993. évi CX törvény a honvédelemről.

13.) 154/1995. sz. Kormány rendelet: A költségvetési szervek tervezésének, gazdálkodásának, beszámolásának rendjéről. (HK .../1996.).

14.) *Dr. Szenes Zoltán dandártábornok*: Katonai logisztika (Elmélet, rendszer, gyakorlat) Habilitációs tézisek, ZMNE 1996.

15.) *Tamók Ferenc alezredes*: "A Magyar Honvédség gazdálkodási rendszerének alakulása és fejlesztési lehetőségei piaccgazdasági viszo-

nyok között, különös tekintettel a tervezési és a közgazdasági szabályozó rendszerre." 1994-ben megvédett egyetemi doktori értekezés. Megtalálható a ZMNE Tudományos könyvtárában.

KATONAI LOGISZTIKAI BIZTOSÍTÁS

A DELTA-97 GYAKORLAT ÉS BEMUTATÓ VALÓS HADTÁPELLÁTÁSÁNAK TAPASZTALATAI

Márkus József¹

A Magyar Honvédség 1997. évi Feladatterve alapján 1997. június 01-27. közötti parancsnoki és törzsvezetési gyakorlat keretén belül, MH módszertani jelleggel zászlóalj harccsoport éleslövészete, valamint a PARP-ba kijelölt szervezetek szemléje került levezetésre "DELTA-97" fedőnévvel.

Több év óta nem volt hasonló méretű gyakorlat, illetve először gyakorolt zászlóalj kötelékben a PARP-ba kijelölt alegység békefenntartói tevékenységet. A gyakorlat biztosítása jelentős feladat elé állította a logisztikai, ezen belül a hadtáp vezető állományt és szakalegységeket.

A valós biztosítás előkészítése, illetve a gyakorlat végrehajtásának biztosítása a logisztikai szervezetek részére fontos és újszerű tapasztalatokat adott. Ezek nagy segítséget nyújthatnak az elkövetkezendő gyakorlatok valós biztosításának megszervezéséhez, de befolyásolhatják - a NATO követelményeihez jobban igazodó - logisztikai szervezetek kialakítását, anyagi készletek, hadinormák meghatározását.

Ezért lényegesnek tartom a gyakorlat valós hadtápellátása során szerzett tapasztalatok összegzését, rögzítését, a tapasztalatok alapján a hadtápellátás terén szükséges és javasolt feladatok megfogalmazását.

1 Márkus József ezredes, a MH 4. gépesített hadtest hadtápfőnöke

I.

A gyakorlatnak a hadtápellátás szempontjából fontosabb jellemzői

A gyakorlat tárgya: gépesített hadosztály második lépcső gépesített lövészdandár harctevékenységének előkészítése és vezetése, zászlóalj harccsoport (ZHCS) harcászati gyakorlata éleslövészettel egybekötve (MH szintű módszertani foglalkozás).

A több mozzanattól álló **gyakorlat egészét** a 4. g. hdt. PK., ezen belül a **törzsvezetési gyakorlatot** a 62. gl.dd. részére a 3. g.ho. PK., az **éleslövészetet** a 62. gl.dd. PK., a **PFM műveletek végrehajtását** a 25. gl.dd. PK. vezette, amiben részt vett a 88. gyre.z. egy százada is.

A gyakorlat és bemutató végrehajtásában, biztosításában 19 szervezettől 3000-3100 fő, több mint 800 db technikai eszköz vett részt. A ki-települést 13, a visszatelepülést 12 katonavonattal hajtották végre.

A gyakorlat helyszíne: a MH Központi Gyakorló- és Lőtér újmajori és "nullaponti" területe.

A gyakorlatot és bemutatót - az előzetes tervektől eltérően - négy napon megtekintették hazai és külföldi vendégek, meghívottak és kirendeltek, ami közel 800 fő kiemelt étkeztetését igényelte.

A hazai és külföldi vendégek meghívását, a velük kapcsolatos feladatok tervezését a MH Humán Főcsoportfőnökség irányításával a Sajtó és Tájékoztatás Központ (STK), valamint a Látogatók és Megfigyelők Irodája (LMI) végezte. A két szervezet a gyakorlat idején Veszprémben települt, ellátásukat a 2. re. és lé. hdt. végezte. A sajtó képviselőinek étkeztetését a látogatási napokon a veszprémi HEMO-ban szervezték meg.

A jelzett látogatási napokon kívül is több külföldi és magyar delegáció tekintette meg a gyakorlat különböző mozzanatait.

II.

A gyakorlat valós hadtápellátása

1.) **A DELTA-97 gyakorlat és bemutató** előkészítésének, a gyakorlás és végrehajtás valós hadtápellátása - a logisztikai biztosítás szerves részeként - az érvényben lévő szakmai intézkedések előírásainak, az MH AT-FCSF szakmai intézkedésében meghatározottak betartásával, a nyári időjárás viszonyok figyelembevételével lett megszervezve és végrehajtva **kettő ellátási biztosítási körzetben.**

1. sz. biztosítási körzet: Újmajor és környéke volt, ahol a PARP-feladatra felajánlott alegységek a nemzetközi békefenntartó műveletek végrehajtását gyakorolták és mutatták be. Illetve a bemutató napokon itt volt a vendégek fogadása, részükre tájékoztató megtartása, valamint a PARP alegység szemléje és a technikai bemutató.

Az itt települő és feladatot végrehajtó alegységek hadtápellátását a **25. gl.dd. hadtápszolgálat végezte** a fő táborban és ezen kívül még öt helyen telepített alegység ellátóponton.

Az ellátandó személyi állomány 1200-1300 fő, a kiszolgáló technikai eszköz közel 280 db volt.

2. sz. biztosítási körzet "0" pont és környéke, ahol a 4.g.hdt., 2.re. és lé.hdt., 3.g.ho. gyakorlatvezetősége és az azokat kiszolgáló, biztosító szervezetek települtek. Ezen a területen hajtotta végre a 62.gl.dd. a parancsnoki és törzsvezetési gyakorlatot, valamint ennek keretében a zászlóalj harccsoport éleslövészettel egybekötött harcászati gyakorlatát.

A körzetben a logisztikai biztosítást, ezen belül a hadtápellátást végezte:

- saját szervezetének ellátását a 62. gl.dd.,

- a 4. g.hdt., 2. re. és lé.hdt. vez.csoport, a hírvászlóalj és saját ellátását, valamint a vendégek, meghívottak, kirendelték ebédeltetését az 5. Alba Regia rk.z.,

- a 3. g.ho. vezetési csoport a ho.hir.z. és a saját ellátását a 3.rk.z.

A 62. gl.dd. működtette Hajmáskér vasútállomáson a vegyesanyag ellátó állomást (VEÁ). A VEÁ-ról történt a gyakorlaton résztvevők és ellátást végzők részére a hús és hentesárú, hajtóanyag ellátás.

A 2.sz. körzetben az összes ellátandó személyi állomány 1700-1800 fő, kiszolgálható technikai eszköz közel 400 db volt.

2.) A hadtáp szakfeladatok végrehajtására kitelepült **szaktechnikai eszközök** mennyisége alapvetően elegendő volt, de a **szakállomány** létszáma csak szükségszerűen felelt meg az igényeknek. Ahhoz, hogy egy időben a táborban is és a laktanyákban is biztosított legyen az ellátás, szükség volt az újonc szakállomány bevonására is, de még így is feszültséget okozott a 25. gl.dd-nál a szakállomány kis létszáma. A dandár alegységeinek nagy területen történő széttelepítése miatt az egyes ellátópontok között meg kellett osztani a szakácsokat, felszolgálókat. Így a főzőponton és az ételmezési raktárban dolgozók átlagon felüli leterheltséggel kellett, hogy dolgozzanak, rendszeres pihentetésüket nem lehetett megszervezni. Ez negatívan befolyásolta az ellátás minőségét, a konyha rendjét.

Ugyanakkor ez a körülmény jelezte a PARP-ba felajánlott alegység önálló ellátásának követelményét, ehhez a zászlóalj szintű logisztikai alegység béke szervezetének kialakítását, a nagy távolságra kitelepülő századok biztonságos ellátása érdekében (pl. ételmezési ellátás) a szervezet egyes részeinek századonkénti megoszthatóságát.

3.) **A táborok kialakításánál, a hadtápjelöltek telepítésénél** az érvényben lévő parancsnoki és szakmai előírások kerültek alkalmazásra. Az ételmezési és üzemanyag ellátó objektumok kialakításánál, üzemeltetésénél kiemelt fontosságú volt a higiénés és környezetvédelmi szempontok érvényesítése.

Ennek feltételei - kezdetben - több katonai szervezetnél hiányoztak. Nem volt megfelelő szennyvíztároló, a négy fázisú mosogatáshoz hiányoztak az elfolyóval ellátott mosogatóedények, a mosléktárolókra nem volt fedél, egyes ételmezési raktárakban a göngyölegeket a földön tárolták. Az egészségügyi és szakmai ellenőrzéseket követően ezeket a problémákat sikerült - az eddigi gyakorlattól eltérő új módszerekkel is - meg-

oldani. Szennyvíztárolásra acél- és hajlékonyfalú tartályokat telepítettek, azok üritését megszervezték. A négyfázisú mosogatáshoz az elhelyezési szolgálat biztosított, illetve készített elfolyóval ellátott mosogatókat (fekete, fehér). Ahol a mozgókonyha fedelében mosogattak, ott szivattyúval oldották meg az edény üritését (25.g.l.dd.). Szeméttárolásra konténerek, kukák voltak telepítve, azok üritését a közeli települések szemétszállító vállalkozói végezték - szerződésben vállalt feltételekkel.

4.) A gyakorlat és bemutató hadtápellátásának **költségvetési előirányzatának, anyagszükségletének tervezése, a felhasználás elszámolása** a MH Központi Pénzügyi és Számviteli Hivatal főigazgatójának intézkedése szerint történt.

A tervezésnél bizonytalansági tényező volt, hogy a gyakorlatot végrehajtók, a látogatók létszámát a tervezési határidőre nem lehetett kellő pontossággal felmérni. Nem lehetett reálisan megítélni a gyakorlat közvetlen előkészítésével kapcsolatos munkák nagyságát, mennyiségét (pl.: gyakorlótéren szükséges műszaki munkák, a technikai eszközök hadrafoghatóságának helyreállítása, anyagi készletek, technikai eszközök szükség szerinti átcsoportosítása, központi készletből történő vételezése, stb.).

Az előirányzat és anyagkeretek tervszerű felhasználását negatívan befolyásolta az a tény, hogy a gyakorlat egyik mozzanata, a békefenntartói tevékenység újszerű kiképzési feladatként jelentkezett. Ezért a mozzanat előkészítése és végrehajtása során kellett olyan parancsnoki, szakmai döntéseket hozni, amelyek a tervezettől eltérő anyag-, eszköz igényvel, illetve azok szállításával, átcsoportosításával jártak. A mozzanat előkészítésével kapcsolatos feladatok nagy része átnyúlt a végrehajtás időszakára.

Tervezési, szervezési hiányosságok mellett a gyakorlatlanságnak is be tudható, hogy a csapatok nagy része naponta végzett valamilyen szállítási feladatot a tábor és a laktanya, vagy a tábor és a központi raktárak között, még a gyakorlat végrehajtásának időszakában is. Így az előkészítéssel és végrehajtással kapcsolatos előirányzat és anyagfelhasználások részben összemosódtak. A statisztikában nem lehet reálisan szétválasztani a két feladatot (előkészítés, végrehajtás) pénz- és anyagfelhasználását.

A 4.g.hdt-nél tervezett költségvetési előirányzat a hadtápellátásra az éves költségvetés terhére 17.903 eFt, a gyakorlat többletköltségeként 19.867 eFt, mindösszesen 37.770 eFt az ÁFA nélkül. A felhasználás - előzetes adatok alapján - 36 mFt, 95 %-os.

A hajtóanyag felhasználás összesen 262 tonna, a tervezettnél a 91 %-a (a tervezett felhasználás 289 tonna).

A tervezett és felhasznált előirányzat, hajtóanyag aránya így végül is egy viszonylag reális tervezést igazol.

5.) Szakmai feladatok végrehajtása:

a.) **Az élelmezési ellátás** a 3.g.ho. által készített központi étrend alapján, a VI. számú élelmezési norma szerint történt. Az étrendből az orvosok tiltására hiányzott a tej, tejtermék, tejes ételek, tojás, belsőség. Az előkészítés tábori körülmények közötti nehézségei miatt a minimálisra volt csökkentve a burgonya, galuska. Így a közel egy hónapos étrend - kisebb szubjektív okok miatt is - nem volt kellően változatos, túl sok volt a húsos étel, kevés volt az édesség, aminek a gyakorlaton részt vevők hangot is adtak.

A központi étrendhez történő alkalmazkodást - a szervezési intézkedésben meghatározott körülményeken kívül - csak a hús és hústermékek központi beszerzése indokolta. A hús és húskészítményeket az egyes ellátó katonai szervezetek a 62.gl.dd. által működtetett VEÁ-ról vételezték, ahová a 62.gl.dd. összesített igény alapján rendelte meg az árut - az MH ÉEK-tal szerződésben álló - Gyulai Húsipartól. A többi élelmiszert mindenki önállóan szerezte be, illetve szállította magával a raktári készletéből.

Az MH ÉEK-tal szerződésben álló húsüzemek is vállalták volna a hús és húskészítmények kiszállítását mindkét ellátási körzetbe, így a rendkívül költséges hűtővagonok működtetése a VEÁ-on nem volt indokolt és célszerű.

Az ellátás biztonsága érdekében konzervekből, készételkonzervekből 1 napi tartalékot tároltak az ellátó katonai szervezetek, illetve 1 napi készlet volt a gyakorlaton részt vevő teljes létszámra a VEÁ-on.

Kiemelt feladatként szerepelt az ételmezési ellátásban a látogatónapokon a vendégek, meghívottak, kirendeltek részére reggeli és ebéd biztosítása. Ebben a legnagyobb feszültséget az étkezési létszám pontosítása jelentette, mivel az LMI nem volt alárendelve a gyakorlatvezetőnek, a kapcsolattartás nehézkes volt, és a létszámot sem tudta kellő időben és pontossággal megadni. Az étkezési létszám pontosítását általában a látogatási nap reggelén, a vendégek megérkezése után lehetett végrehajtani.

A vendégétkeztetés másik problematikus része a költségviselő kérdésének rendezetlensége volt. A vendégek, meghívottak nagy részének ellátása az MH Protokoll Igazgatóság hatáskörébe tartozik. Ennek ellenére a Protokoll Igazgatóság nem számolt fel erre előirányzatot, így az ellátó katonai szervezetnek kellett az illetményt felszámolni, viszont nem volt intézkedés sem a felszámolható költségekre, sem a költségtérítés rendjére. Az elszámolás során végül is a Protokoll Igazgatóság átutalta a vendéglátási költségeket.

A szakmai és az egészségügyi követelményeknek megfelelően alakították ki a békefenntartó század települési körletében az ételmezési ellátópontot, de ott csak ételkiosztás volt. Ugyanakkor egy valós helyzetben szükségessé válhat a századnál az önálló ételmezési ellátás is. Ehhez a századot a zászlóalj logisztikai századából kell megerősíteni ételmezési ellátó alegységgel, szaktechnikai eszközzel, anyagi készlettel.

Fontos tapasztalat volt, hogy a békefenntartó alegységek által működtetett ellenőrző-áteresztő pontok (EÁP) személyi állományának ételmezési ellátása jó szervezést, napi többszöri szállítást igényel. Ez mellett célszerűnek látszik az EÁP-on tartalék készleteket létrehozni konzervekből, készételkonzervekből.

b.) Az üzemanyag ellátás az ellátópontokon, tábori eszközökkel (üzemanyagtöltő gépjárművekkel) jól működött.

A hajtóanyag utanszállítás a VEÁ-ról történt, így csak annyi töltőeszközt kellett a gyakorlatra kivinni, ami a harc- és gépjárművek időben történő feltöltését biztosította az újabb feladathoz. A VEÁ-n a hajtóanyag vasúti tárolása indokolt, gazdaságos volt. Mint központi üzemanyag-raktár, jól működött. A kezdeti problémákat kiküszöbölve, a tűzvédelem, őrzés-védelem, a nyilvántartás, környezetvédelem megfelelő volt.

A hajtóanyag felhasználást az ATFCSF intézkedésének megfelelően az éves fogyasztási keretből és kiutalási normából kellett biztosítani. Realitásának vizsgálata nem tartozik a gyakorlat hadtápellátásának értékeléséhez. Fontos azonban vizsgálni azt, hogy **melyek voltak azok a körülmények, amelyek növelték a hajtóanyag felhasználást:**

- a gyakorlat végrehajtása feltételeinek biztosításához szükséges, már az előzőekben is jelzett nagyobb mennyiségű anyag, eszköz átcsoportosítás az előkészítés és végrehajtás időszakában;

- a 25. gl.dd. nagy területen történő széttelepítése;

- a korlátozott mobil összeköttetés növelte az egyes táborok közötti gépjárműmozgást;

- a laktanyai, szigorúan korlátozott gépjármű igénybevétel alól "*ki-szabadulva*", a gyakorlaton - a parancsnoki tiltások ellenére - egy "*felszabadultabb*", kevésbé korlátozott gépjárműmozgás volt valós vagy vélt indokokkal, amit az előkészítetlenségből adódó napi szállítások is gerjesztettek.

c.) **A ruházati biztosítás** a gyakorlat során kiemelt feladattá vált, az új ruházattal történő ellátás miatt. Az öltözetet külön intézkedésben szabályozták.

Az MH 25. Klapka Gy. gl.dd. PARP-nak felajánlott zászlóaljja, zászlóalj harccsoportra kiegészítve a szemlén a 90 M hadi- (gyakorló) öltözetet kellett, hogy viselje. A többi katonai szervezet személyi állománya részére a jelenleg rendszeresített hadi- (gyakorló-) öltözet volt elrendelve.

A 90 M hadi- (gyakorló-) ruházatot, valamint a kellékeket, kiegészítőket az MH REK biztosította. Méretproblémák megoldására, névváltozás miatti hímzések, kellékek felvarrására a REK a VEÁ-n raktárt és varróműhelyt működtetett a gyakorlat ideje alatt.

Az állomány tetszését megnyerte a 90 M gyakorlóöltözet, különösen közkedvelt viseletté vált a zöld póló, ami nyáron a zöld ingnél praktikusabb bármely gyakorlóruhához.

Az MH RSZF-el egyeztetve, a gyakorlat időszakára vállsziój nélkül lett elrendelve a vállszijas deréksziój viselete. Ezt elsősorban az indokolta, hogy a jobb oldalon lévő név felirat ne legyen eltakarva. Ugyanakkor eddig is legtöbbször kényelmetlen viseletnek tartották a vállszióját.

A szennyesruha heti kétszeri tisztítására mindkét ellátási körzetben a balatonkenesei Centrál Mosodák Rt-vel kötöttek szerződést. Ezen kívül a személyi állomány után 100 % felsőruházatot, 200 % fehérneműt, 20 % lábbelít vitt magával minden katonai szervezet. Így a tisztacsere feltételei biztosítottak voltak. A napi fürdetés FMG telepítésével oldották meg.

Jelentős feladatot rótt a ruházati szolgálatra a sátor biztosítása. A két körzetben összesen 1240 db sátert telepítettek. Ehhez az alakulatok nem rendelkeztek elegendő mennyiségű és minőségű sátorral, amit a központi raktárból (340 db), illetve átcsoportosítással (440 db) kellett pótolni.

Ez a sátor mennyiség természetesen jóval több a hadiszükségletnél. Egyrészt azért, mert a békefenntartó tábor telepítésének szükséglete (ha nincs konténer), nagyobb a hadiszükségletnél, másrészt a pihentetés sem a hadi körülményeknek megfelelően volt megszervezve (a teljes létszámra kellett a pihenősátrat számvetni).

A békefenntartó alegység működtetése azonban nem csak több sátor, hanem a tisztacserehez a jelenlegi csapatkészletnél jóval nagyobb ruházati készlet megalakítását is igényli a zászlóaljnál. Ez függhet a feladat helyétől, a mosatás lehetőségeitől, az igénybevétel sajátosságaitól. Minimum 2-3 rend felső-, 5-6 rend alsóruházati készlet megalakítása látszik célszerűnek.

6.) A gyakorlat és bemutató valós hadtápellátásának tervezése, szervezése, a végrehajtás vezetése több vezetési szinten keresztül valósult meg.

A tervező konferenciákon hozott döntések, az MH PK szervezési intézkedése, az MH ATFCSF szakmai intézkedése, a 4. g.hdt. parancsnok követelményei adták meg az alapját a gyakorlat valós hadtápellátásának megszervezéséhez. *A hadtápellátási terv a logisztikai biztosítás részese volt, önálló terv nem készült.* A gyakorlat és bemutató valós biztosításának tervét a MH ATFCSF H egyetértése után a hadtestparancs-

nok hagyta jóvá. A terv lényeges része volt a szöveges elgondolás, aminek részletes kimunkálása elősegítette a biztosítás rendjének átgondolt kialakítását, a feladatok konkrét meghatározását.

Az előkészítés időszakában az MH ATFCSF-ség részéről hasznos kezdeményezés volt a 25. Klapka és a 62. Bercsényi gl.dd-nál végrehajtott segítő jellegű ellenőrzés. Ennek eredményeként több- központi intézkedést igénylő - problémát meg lehetett oldani különböző bürokratikus elemek nélkül.

Az alárendeltek szakmai feladatai részletesen a 4. g.hdt. ATF szakmai intézkedésében kerültek meghatározásra. A végrehajtás időszakában ennek kiegészítésére csak a vendégek ellátására vonatkozóan volt szükség. Ez utóbbira szóban került sor. A látogatónapokon várható létszám tisztázatlansága, a Protokoll Igazgatóság ellátásban való részvételének bizonytalansága nem tette lehetővé az időben történő konkrét írásos intézkedést a feladatot végrehajtó katonai szervezetek felé. A szóbeli intézkedéseket - annak anyagi, pénzügyi vonzata miatt - egyes katonai szervezetek nem fogadták megfelelő bizalommal, annak írásos megerősítését is igényelték.

Dandár, zászlóalj szinten a hadtápellátás - a 25. gl.dd. kivételével - kellően szervezett, irányított volt. A 25. gl.dd. hadtápellátásának vezetésével az élelmezési szolgálatfőnök volt megbízva, de ő egyben a dandár békefenntartói tevékenységgel kapcsolatos operatív csoportba is be volt osztva. Ez utóbbi feladat sok idejét lefoglalta, nem tudott kellő hatékonysággal foglalkozni a hadtápellátási feladatok irányításával.

Az eredményesség, a szakszerűség, a biztonság szempontjából jelentős segítséget, biztonságérzetet nyújtott az MH EÜCSF-ség, az MH ÉSZF-ség rendszeres közegészségügyi, járványvédelmi és szakmai ellenőrzése. A gyakorlat során az MH REK rugalmasan megoldott minden központi beavatkozást igénylő ellátási problémát.

III.

A tapasztalatok alapján levonható következtetések, feladatok

A DELTA-97 gyakorlat és bemutató valós hadtápellátását a részt vevő katonai szervezetek eredményesen, általában a szakmai követelményeknek megfelelően, tervszerűen, szervezeten, többségében színvonalasan hajtották végre. A logisztikai, ezen belül a hadtáp vezető állomány, szakalegységek tevékenységükkel biztosították a gyakorlat, a bemutató foglalkozások hatékony és eredményes végrehajtását.

A valós biztosítással a gyakorlaton részt vevő hadtáp vezető állomány összekovácsolódott, növelte jártasságát a tábori körülmények közötti ellátás szervezésében, a feladatok végrehajtásának irányításában. A hadtáp szakalegységek begyakorolták a csapatok tábori körülmények közötti ellátását, a tábori ellátó eszközök üzemeltetését. A tábori hadtáp ellátó objektumok telepítésénél a katonai szervezetek tökéletesítették a környezetvédelmet, a közegészségügyi és járványvédelmet.

A gyakorlat eredményessége, annak valós biztosításának szervezettisége szempontjából fontos volt a részletes, átgondolt terv elkészítése, a végrehajtás operatív irányítása. Nagyon hasznos és hatékony volt az előkészítés időszakában a katonai szervezeteknél végrehajtott segítő szándékú ellenőrzés. Ugyanakkor a 25. gl.dd-nál feszültséget okozott a hadtápellátás részfeladatként történő szakmai irányítása.

A központi ellátó tagozat segítségével javult a tábori hadtáp szaktechnikai eszközök üzemképessége, hadrafoghatósága (pl.: hűtő-, kenyeres, vízszállító gk.).

A gyakorlat során bebizonyosodott, hogy több ellátási körzet, ellátó katonai szervezet érdekében a VEÁ-t nem célszerű a gyakorlat fő feladatát végrehajtó katonai szervezettel működtetni, azt önálló feladatként kell fenntartani és üzemeltetni.

A gyakorlat hasznos tapasztalatokat adott a békefenntartó alegységek ellátásának megszervezéséhez, annak szervezeti, anyagi feltételeinek kialakításához. Fontos és lényeges tapasztalat, hogy a PARP feladatot végrehajtó alegységek anyagi készleteit a jelenlegi "harci" normáktól

eltérően szükséges meghatározni, megalakítani. **Ugyanakkor az alegység logisztikai szervezetet is az önálló tevékenység biztosításának megfelelően kell békében is létrehozni.**

Az üzemanyag utánpótlást gazdaságossá tette a VEÁ-ra diszponált hajtóanyag. *A felhasználás gazdaságosságát csökkentette a katonai szervezet nagy területen történő széttelepítése, a mobil összeköttetés hiányosságai, a telepítéshez hiányzó anyagok szükségszerű átcsoportosítása, a kezdeti szervezatlenség.*

A ruházati ellátás színvonala jó volt, amit kedvezően befolyásolt a REK részleg kitelepülése, a Centrál Mosodák Rt. balatonkenesei üzemének rugalmas, gyors szolgáltatása. A tábor telepítése, a felsőruházat cseréje csak a készletek kiegészítésével volt lehetséges.

Az ételmezési ellátás minőségileg, mennyiségileg is megfelelt a követelményeknek, bár a változatossága nem volt mindenki részére elfogadható. Nagy feszültséget jelentett a szakállomány kis létszáma miatti leterheltsége, a látogatási napokon az étkezési létszám bizonytalanságai.

Az ételmezési ellátás szempontjából kedvezőtlen körülmény volt az LMI és az STK gyakorlatvezetőségtől független, önálló működése. Nem tudták a látogatók létszámát időben pontosítani és a sajtó képviselőinek ellátását sem tudták a terveknek megfelelően biztosítani.

A tapasztalatok alapján, a gyakorlatok jövőbeni eredményesebb biztosítása érdekében megoldandó feladatok:

1.) A tábori település követelményeinek pontosítása a környezetvédelem, a közegészségügyi és járványvédelmi rendszabályok szigorúbb előírásait figyelembevéve, az ehhez szükséges tábori eszközök kialakítása (szennyvíztároló, mosogató, mosléktároló, stb.);

2.) A feladatok tervezésénél a parancsnoknak reálisan kell felmérni a logisztikai, ezen belül a hadtápellátás személyi, anyagi, tárgyi lehetőségeit, nagyobb összhangot kell teremteni a kiképzési célok és a gazdaságosság között;

3.) Felül kell vizsgálni a PFP feladatban részt vevő, illetve arra kijelölt alegységek anyagszükségleti normáit és azt a feladat sajátosságaihoz igazítva kell meghatározni;

4.) PFP feladatra kijelölt alegységek logisztikai szervezeteit úgy kell már békében kialakítani, hogy képesek legyenek önállóan biztosítani az alegység tevékenységét;

5.) A jövőben a VEÁ-t önálló feladatként valamelyik logisztikai ezreddel célszerű működtetni;

6.) Az eddigieknél sokkal részletesebben kell kidolgozni minden vezetési szinten a gyakorlat biztosítási tervét, nagyobb figyelmet kell fordítani az előkészítés feladatainak végrehajtására;

7.) A gyakorlatok során az anyagi, pénzügyi vonzatú intézkedéseket írásban is szükséges megerősíteni, illetve azokat írásban célszerű kiadni;

8.) A jövőben igényelni kell az elöljárótól, hogy a szervezési intézkedésében szabályozza és határozza meg a vendégek, látogatók protokoll ellátását, annak költségeit;

9.) A gyakorlat tapasztalata alapján célszerűnek tűnik nyári időszakra zöld ing helyett a póló rendszeresítése, illetve már régi igényként a vállszió használatának megszüntetése.

A BTR HARCJÁRMŰ CSALÁD

*Gáspár Tibor*¹

A szovjet hadseregben a BTR típusú harcjárművek az 1940-es évek végén, az 1950-es évek elején jelentek meg. Tanulmányomban, egy rövid történelmi áttekintés után, a BTR-80-as harcjárműcsaláddal kívánok részletesen foglalkozni.

BTR-40 típusok

A GAZ-63 gépkocsi bázisán, 1947-ben, V.K. Rubcov vezető konstruktor irányításával kezdődött a páncélozott harcjárművek fejlesztése. Ennek eredményeként 1950-ben állt rendszerbe a BTR-40 harcjármű.

A BTR-40 harcjármű bázisán a fejlesztés és a kísérleti példányok kidolgozása folytatódott. Itt alkalmaztak, illetve próbáltak ki több olyan technikai újítást, ami azóta széleskörben elterjedt, illetve feledésbe merült.

1951-ben rendszeresítették a BTR-40A harcjárművet, amelyre a 14,5 mm-es ZU-2 légvédelmi géppuska volt felszerelve, ami -50 - +90° szögterületben, földi és légi cél elleni tüzelést is biztosított.

1956-ban készült el a BTR-40V harcjármű, ahol először alkalmazták a gumiabroncsok központi nyomásszabályzó rendszerét.

1958-ban rendszeresítették a BTR-40B harcjárművet, amely már felelőre is fedett volt.

Elkészült 1969-ben a BTR-40 harcjármű vasúti változata is, BTR-40ZSD jelöléssel. Az eszközt speciális fémkerék készlettel látták el, amit a normál kerekek helyére lehetett felszerelni és ezt követően a harcjármű a vasúti síneken is közlekedhetett. Az átszerelés időszükséglete 3-5 perc volt.

1 Dr. Gáspár Tibor mk.ezredes, MH Haditechnikai Csoportfőnök-helyettes

BTR-152 típusok

A ZIL-151 típusú gépkocsi bázisán, a BTR-40 harcjárművekkel párhuzamosan folyt a fejlesztés. Az évek folyamán több típus került kifejlesztésre. 1951-ben rendszeresítették a BTR-152A harcjárművet, amelyre 14,5 mm-es ZU-2 légvédelmi géppuskát szereltek. A BTR-152V harcjármű- a gujmiabroncsok központi nyomásszabályzó rendszerével felszerelve - 1955-ben lett rendszeresítve. A B1 változatnál, amit 1958-ban rendszeresítettek, alkalmazták első ízben a harcjárművezető részére a TVN-2 éjszakai figyelőműszert. 1959-ben rendszeresítették a BTR-152K típust, amely már felülről is fedett volt. Ismert még a BTR-152D, BTR-152V (14,5 mm ZU-2 légvédelmi géppuskával) és a BTR-152U (vezetési pont) változat is. A BTR-152 harcjárművek utolsó darabjai 1993-ig voltak rendszerben.

BTR-50 típusok

Az előzőektől eltérően a BTR-50 típusok lánctalpas változatban készültek. A fejlesztés alapeszközéül a PT-76 úszóharckocsi szolgált. 1952-től 1993-ig volt rendszerben a BTR-50P típusú páncélozott harcjármű, ahol a deszant tér még felül nyitott volt. 1956-ban rendszeresítették a BTR-50PA és 1958-ban a BTR-50PK változatot. A BTR-50PK harcjármű már teljesen zárt volt, TVN-2B éjszakai figyelő műszerrel és atomvédelmi rendszerrel rendelkezett. Bázisán kerültek kifejlesztésre a BTR-50PN, a BTR-50PU (1958) és a BTR-50PUM és BTR-50PUM-1 (1972) vezetési pontok.

BTR-60 típusok

A jelenlegi BTR-80 harcjárművek közeli őse, a négy tengelyes BTR-60P harcjármű 1959. november 13-án állt rendszerbe. Főkonstruktőre *V.A. Dedkov*. TVN-2 harcjárművezetői és TKN-1 parancsnoki éjszakai figyelőműszerrel, valamint lövedékálló gumiköpenyekkel és 6 db lőréssel volt felszerelve. A későbbiek folyamán rendszeresítésre került a BTR-60PA (1963), a BTR-60PA1 (1965) és a BTR-60PB (1966) változat. A BTR-60P harcjármű több haditechnikai eszköz bázisául szolgált. Ilyenek voltak: BTR-60PB bázisán kifejlesztett parancsnoki harcjármű, a BTR-60PU és BTR-60PU12 vezetési pontok, a R-145 rádióállomás, az 1V18 ütegparancsnoki és az 1V19 osztályparancsnoki felderítő és tűzvezető harcjármű. A BTR-60 család utolsó tagja, a BTR-60PZ 1972-ben készült

el mint kísérleti példány. Az előzőektől abban különbözött, hogy +60⁰-ig lehetett géppuskával tüzet vezetni, így légi célok elleni harcra is alkalmas volt.

BTR-70 típusok

A BTR-70 harcjármű 1972 augusztus 21-én állt rendszerbe. A BTR-60PB bázisán készült erősebb motorral és erőátviteli rendszerrel. Ezt a típust 1976-ig gyártották.

BTR-80 típusok

A típus főkonstruktőre *A. Maszjagin*. A BTR-70 harcjármű bázisán hozták létre az első változatot a BTR-80 típust (1. ábra.). Ezt a szovjet hadseregben 1986-ban rendszeresítették. *A típusok összehasonlító adatai a táblázatban találhatóak.*

A BTR-80 harcjármű bázisán több haditechnikai eszközt fejlesztettek ki. Ilyenek például:

- parancsnoki-törzs harcjármű (2. ábra);
- propaganda állomás (3. ábra);
- 1V118 tüzér tüzvezető harcjármű (4. ábra);
- műholdas híradó állomás (5. ábra);
- RHM-4 vegyi-sugár felderítő harcjármű (6. ábra);
- GAZ-59032 univerzális terepjáró szállítójármű (7. ábra).

Zászlóalj parancsnoki harcjárműként fejlesztették ki a BTR-80K típust (8. ábra). A parancsnoki állomány részére három munkahely van berendezve, TNA4-6 típusú navigációs berendezéssel és 4 db rádióállomással van ellátva.

Ugyanebben az időben rendszeresítették a BMM-80 típusú páncélozott mentő harcjárművet is (9. ábra). A BTR-80 bázisán kifejlesztett harcjármű speciális egészségügyi felszereléssel van ellátva és a 3 főnyi személyzet mellett 7 sérültet a belső részben, valamint 2 főt hordágyon a harcjármű tetején tud szállítani. A felszereltségtől függően alkalmaz-

ható sebesült kihordó járműként (BMM-1), zászlóalj segélyhelyként (BMM-2) és kötöző, illetve orvoscsoportot szállító járműként (BMM-3). A harcjármű készletébe 12 fő sérült elhelyezésére alkalmas sátor is tartozik.

A 90-es évek elejét állt rendszerbe a GAZ-59037 típusú terepjáró-úszó szállítójármű (10. ábra). A jármű már a hadiipar konverziójának a terméke, mivel a polgári életben is felhasználható áruszállításra a nehéz, úttalan terepviszonyok között. Speciálisan kialakított rakfelületén 3000-5000 kg súlyt tud szállítani. A jármű el van látva csörlővel is.

A 90-es évek elején került kifejlesztésre és rendszeresítésre a "VET-LUGA" terepjáró-úszó tűzoltójármű (11. ábra). A jármű egy 22 csöves impulzus tűzoltást biztosító reaktív berendezéssel van felszerelve. Készletében 44 reaktív töltet található. A jármű rendelkezik csörlővel és 1000 l/perc teljesítményű vízszivattyúval. 50-300 méterről képes tüzet oltani. Az olaj és gáz lelőhelyeken keletkezett tüzek oltására fejlesztették ki.

Az orosz hadiipar legfiatalabb termékei a BTR-80A és a BTR-80SZ harcjárművek. A BTR-80A harcjárműnél (12. ábra) a gépágyú és a vele párhuzamosított géppuska a páncéltesten kívül, egy elforgatható állványon van elhelyezve. A BTR-80SZ harcjárműnél (13. ábra) a 30 mm-es gépágyú helyett 14,5 mm-es géppuska van beépítve.

A BTR-80 bázisán került kifejlesztésre a BREM-K típusú javító-vontató jármű (14. ábra). A jármű csörlővel, 1500 kg teherbírású daruval és a javító-hegesztő feladatokhoz szükséges szerszámzattal és felszereléssel rendelkezik. Személyzete 4 fő.

A felsorolt típusokból jelenleg a Magyar Honvédség hadrendjében a következők találhatók:

- BTR-50PUM vezetési pont;
- BTR-60PU 12 vezetési pont;
- R-145 rádióállomás;
- BTR-80 páncélozott szállító harcjármű;
- BTR-80A páncélozott szállító harcjármű (rendszeresítés alatt);

- BTR-80K páncélozott szállító harcjármű (rendszeresítés alatt).

Irodalomjegyzék

1.) *A.V.Karpenko*: Obozrenyie otecseosztvennoj bronyetankovoj tehniki (1905-1995) Szentpétervár, 1996.

2.) *Kiss Zoltán*: Új harcjárművek a honvédségnek. Új Honvédségi Szemle 1996/11. szám 4-8. oldal.

3.) *Róth Zoltán*: A BTR-80 típusú páncélozott szállító harcjármű. Új Honvédségi Szemle - Truppendienst különszám 1995. 82-89. oldal.

4.) *Takács Tamás*: Az orosz BTR harcjárműcsalád legújabb tagjai. Magyar Honvéd 1995/32. szám 44-45. oldal.

Ábrajegyzék

1. ábra: BTR-80 páncélozott harcjármű

- a.) első sorozat
- b.) sorozat gyártásban
- c.) legutolsó változat

2. ábra: A BTR-80 bázisán kialakított parancsnoki-törzs harcjármű

- a.) Afganisztánban használt változat
- b.) sorozat gyártásban

3. ábra: A BTR-80 bázisán kialakított propaganda állomás

4. ábra: 1V118 tüzér tűzvezető harcjármű

5. ábra: Műholdas híradó állomás a BTR-80 bázisán

6. ábra: RHM-4 vegyi-sugár felderítő harcjármű

7. ábra: GAZ-59032 univerzális terepjáró tűzoltó szállítójármű a BTR-80 bázisán

8. *ábra:* BTR-80K parancsnoki páncélozott szállító harcjármű

9. *ábra:* BMM-80 páncélozott mentő harcjármű

10. *ábra:* GAZ-59037 típusú terepjáró-úszó szállítójármű

11. *ábra:* "VETLUGA" terepjáró-úszó tűzoltójármű

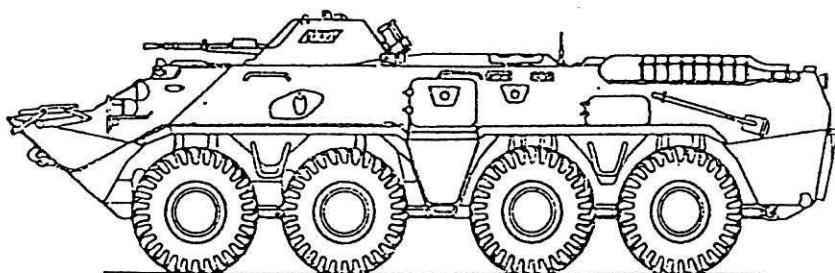
12. *ábra:* BTR-80A páncélozott szállító harcjármű

13. *ábra:* BTR-80SZ páncélozott szállító harcjármű

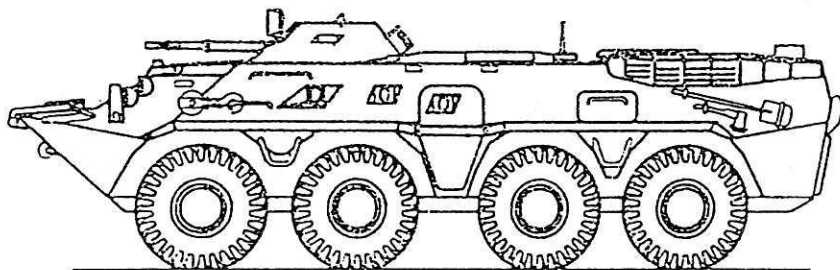
14. *ábra:* BREM-K páncélozott javító-vontató jármű

Harcászat - technikai adatok

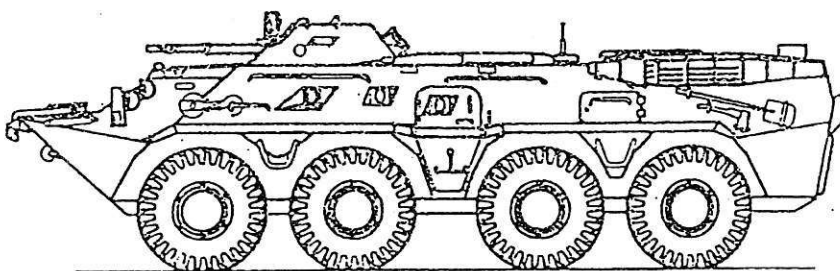
	BTR-80	BTR-80K	BMM-80	GAZ-59037	"VETLUGA"	BTR-80A	BTR-80SZ	BREM-K
Rendszeresítés éve	1986	1990-es évek eleje	1990-es évek eleje	1990-es évek eleje	1990-es évek eleje	1994	1994	1988
Bázis jármű	BTR-70	BTR-80	BTR-80	BTR-80	BTR-80	BTR-80	BTR-80	BTR-80
Kerékképlet	8x8	8x8	8x8	8x8	8x8	8x8	8x8	8x8
Harci súly (tonna)	13,6	13,6	12,6	14,0	14,5	14,4-14,55	14,4	14,0
Méretek (mm): -hossza -szélessége -magassága	7500/7650 2900 2450/2350	7650 2900 2350	7700 2900 2630	7600 2900 2900	7800 2900 2700	7650 2900 2800	7650 2900 2800	7700 2900 3000
Maximális sebesség (km/h): -műúton -vizen	80-90 9,5	90 9,5	80 9,0	80 9,0	80 9,0	80-90 10,0	80 10,0	80-90 9,0
Motor típusa	KAMAZ-7403 (JAMZ-238M2)	JAMZ-238M2	KAMAZ-7403	KAMAZ-7403	KAMAZ-7403	KAMAZ-7403 (JAMZ-238M2)	KAMAZ-7403	JAMZ-238M2
Maximális teljesítmény (LE) Fajlagos teljesítmény (LE/t)	260(240) 19,1-15,4	240 19,0	260 20,6	260 18,57	260 17,9	260(240) 17,9	260 18,1	210(260) 18,6
Hatótávolság (km)	600	600	700	600	600	600-800	600	600-700
Fegyverzet	14,5mm KPVT géppuska 7,62 mm PKT géppuska	14,5mm KPVT géppuska 7,62 mm PKT géppuska	--	--	--	30 mm 2A72 gépágyú 7,62 mm PKT géppuska	14,5mm KPVT géppuska 7,62 mm PKT géppuska	7,62 mm PKT géppuska
Rádió	R-123 (R-163-50u)	2db R-163-50u 2db R-159	R-173	--	--	R-163-50u	R-163-50u	R-173



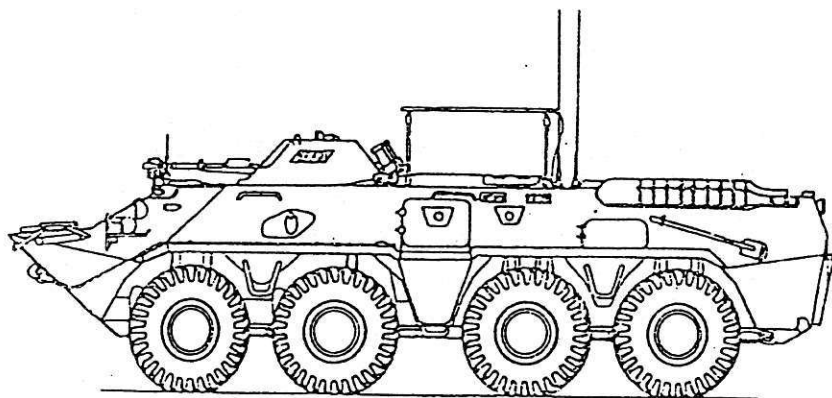
1/a sz. ábra



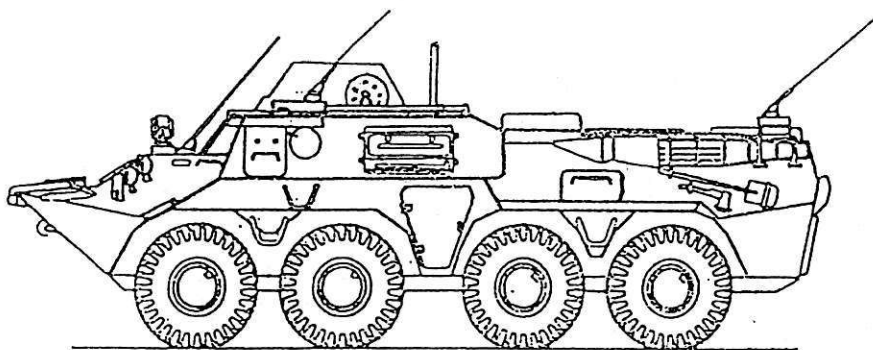
1/b sz. ábra



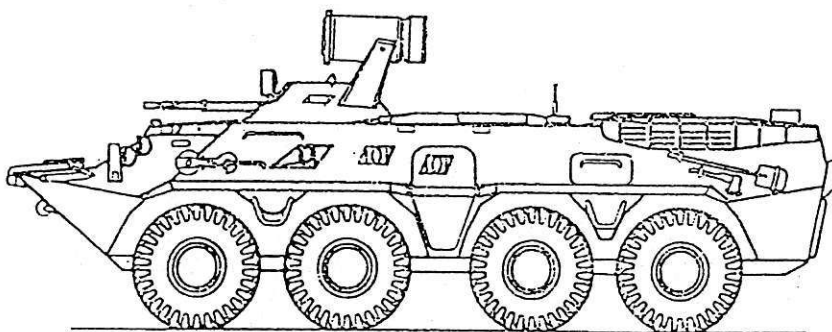
1/c sz. ábra



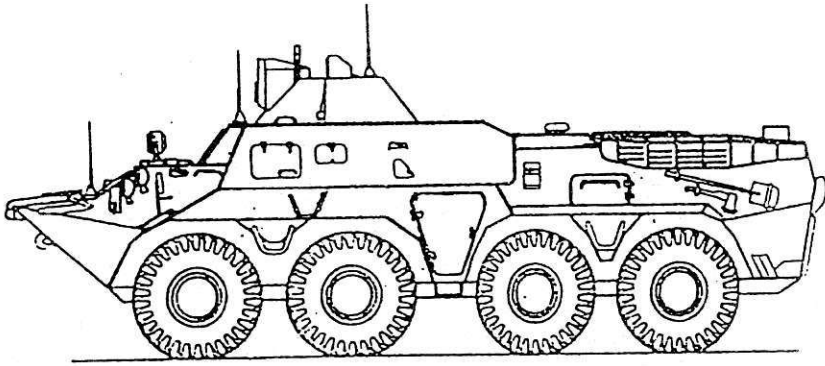
2/a sz. ábra



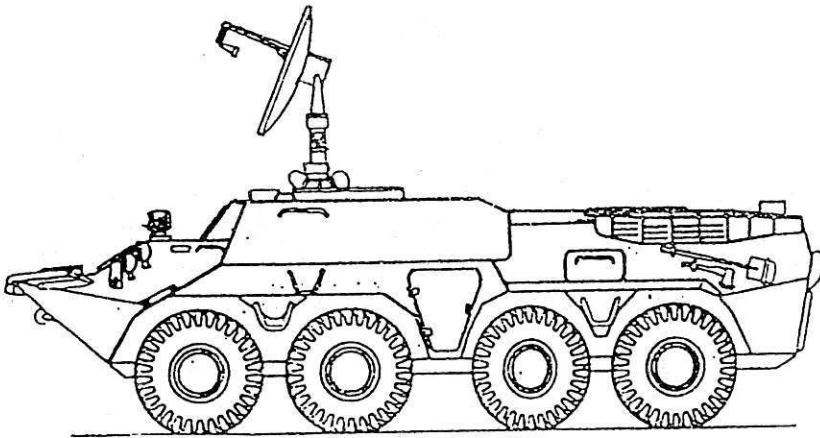
2/b sz. ábra



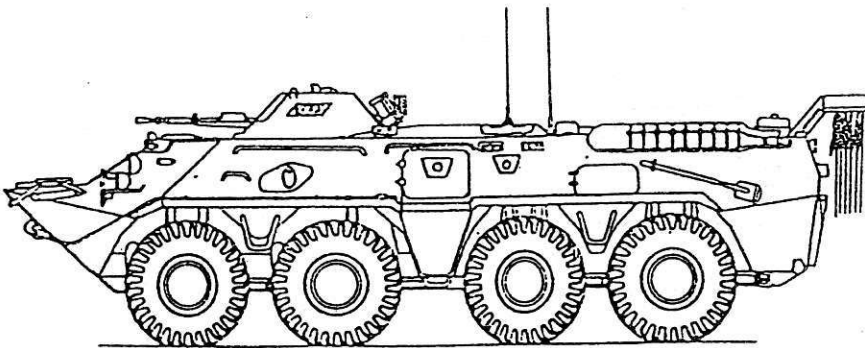
3 sz. ábra



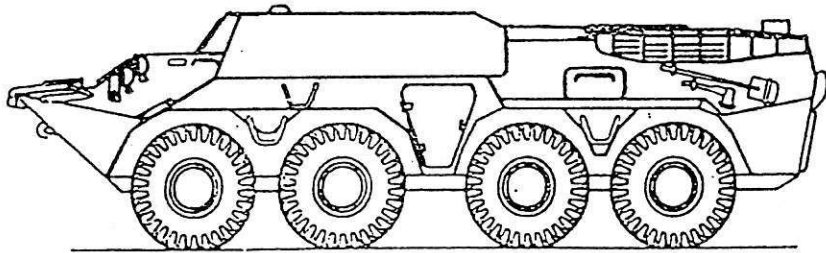
4 sz. ábra



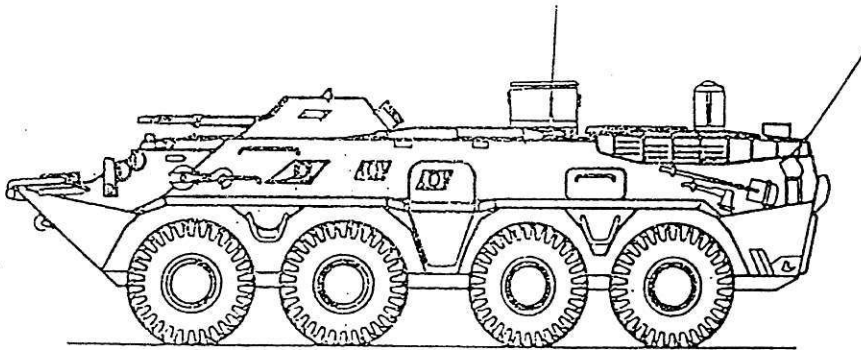
5 sz. ábra



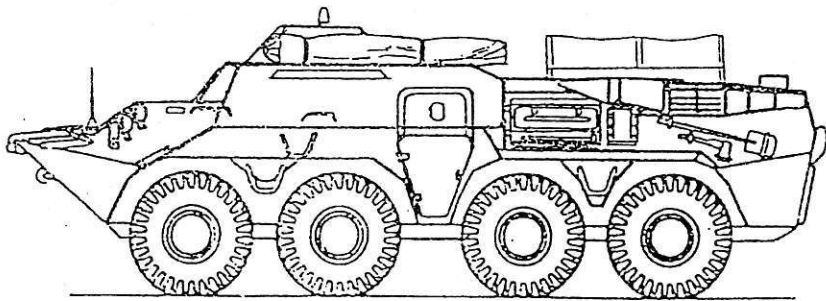
6 sz. ábra



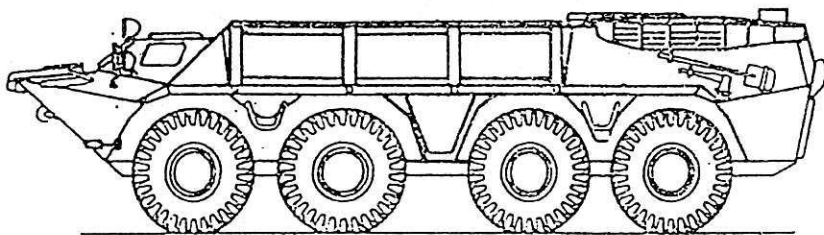
7 sz. ábra



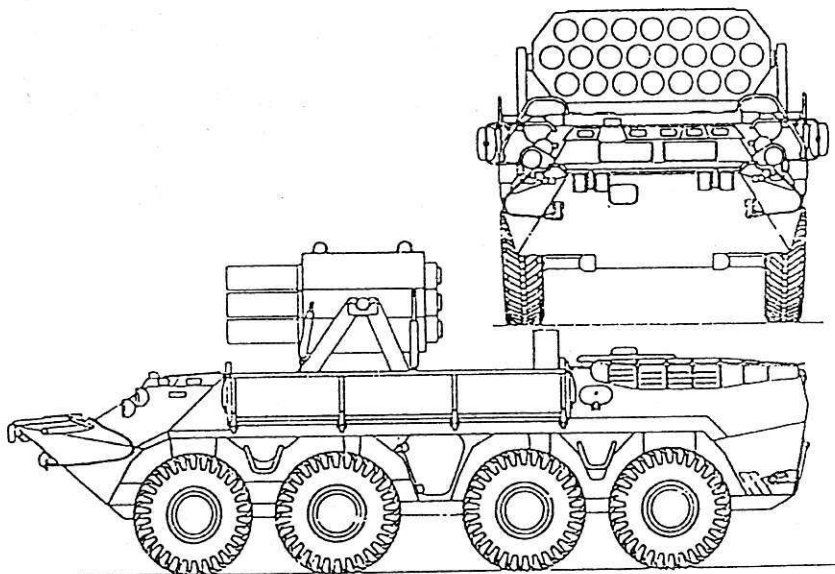
8 sz. ábra



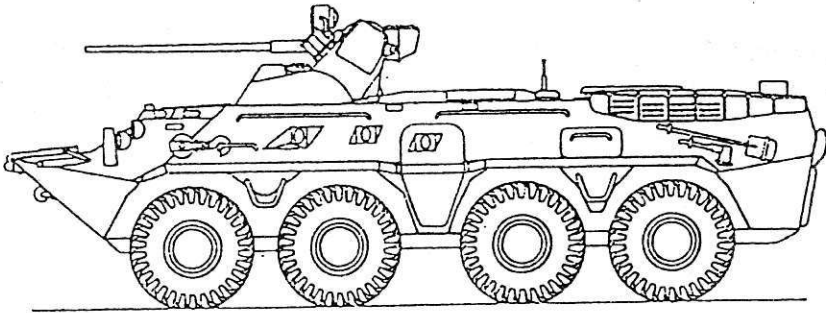
9 sz. ábra



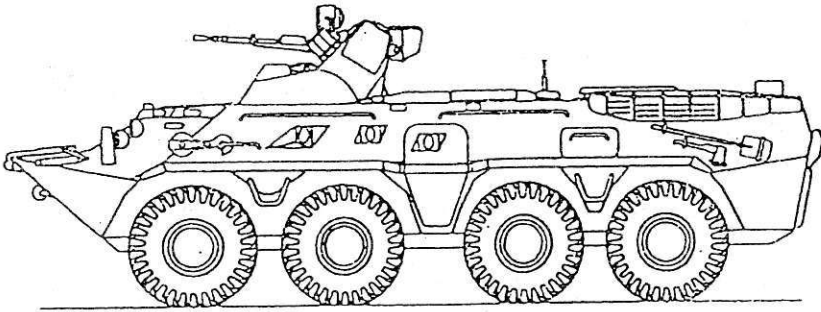
10 sz. ábra



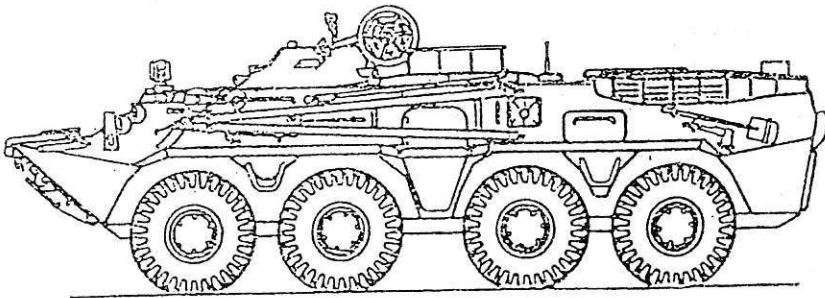
11 sz. ábra



12 sz. ábra



13 sz. ábra



14 sz. ábra

VONALKÓDOLJUNK?!

Gáspár Zoltán¹

Az információ hatalom, idézhetnénk a régi mondást. Azonban fontosnak találom megjegyezni, hogy csak a kellőképpen értelmezett és feldolgozott információt tekinthetjük olyan eszköznek, amellyel feladatainkat el tudjuk látni megfelelő minőségben.

A XX. század végén annyi féle-fajta csatornából zúdul ránk az információ, hogy lassan védekeznünk kell az "információ-túltengés" ellen. Ilyenformán még nagyobb jelentősége lesz az információk rendezésének.

Jelenleg is szakemberek tízezrei dolgoznak azon, hogy az információ szerzésnek, tárolásnak, felhasználásnak, továbbításnak, stb. minél kényelmesebb módját adják a "nagyérdemű" kezébe.

Cikkemben az információ átadásának egyfajta lehetőségével foglalkozom, az automatikus azonosítással, azon belül pedig bemutatok egy elképzelt vonalkódos azonosítási rendszert, amely alkalmas lenne dokumentumok nyomonkövetésére.

1.) Általában az automatikus azonosításról

Az automatikus azonosításnak többféle definíciója létezik. Az egyik szerint *tárgyak, személyek felismerését jelenti valamely jellemzőjük, vagy általuk hordozott jelek alapján. Az azonosítás célja a keresett jellemző felismerése és összehasonlítása az adatbázis vonatkozó adataival.*

Az automatikus azonosításnak az alábbi részterületei vannak:

- vonalkódok,
- mágneskártyák, aktív memóriakártyák,
- rádiófrekvenciás azonosítás, adatátvitel,
- optikai karakterfelismerés,
- hangfelismerés,
- képfelismerés,

1 Gáspár Zoltán mk. főhadnagy, ZMNE Tanulmányi Osztály főmunkatársa

– biometriai azonosítás.

A következőkben a vonalkódokat tekintjük át röviden.

Az első vonalkód megjelenését az 1940 –es évekre tehetjük, amikor N.J. Woodland szabadalmaztatott egy kör alakú kódot, amely vékony és vastag vonalakkal állt, és az információt ezek a vonalak és a közöttük lévő közök hordozták.

A vonalkódokat alapvetően két csoportra oszthatjuk, nevezetesen:

- az egydimenziós vonalkódokra, és a
- a kétdimenziós vonalkódokra.

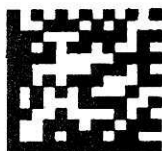
A két vonalkód között a különbséget a tárolható információ nagyságában kell keresnünk. Manapság elterjedten használják az **egydimenziós** vonalkódokat. A kétdimenziós kódoknak általában akkor van szerepük, ha a kódban nagy mennyiségű információt akarunk tárolni (pl.: fénykép, ujjlenyomat, stb.), vagy a rendelkezésre álló hely kevés a hagyományos vonalkód elhelyezéséhez (pl.: mikroelektronikai termékek). Az egydimenziós kódok, azonban általában valamilyen számot kódolnak általában és a kódolvasóhoz kapcsolódó számítógép adatbázisából keressük elő az adott termék többi tulajdonságát. Az *1. ábrán kétdimenziós* vonalkódok láthatóak.



Code 49



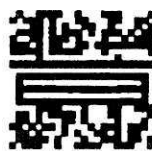
PDF 417



Data Matrix



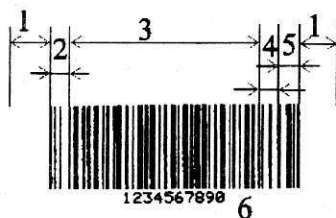
Maxi Code



Code 1

1. sz. ábra : Kétdimenziós vonalkódok

Az **egydimenziós** vonalkódok közös jellemzője, hogy különböző szélességű sötét vonalak és világos közök meghatározott sorrend szerinti kombinációja adja a kódolt információt (2. ábra). A kódok információ-tartalma általában néhány tíz karakter szokott lenni, amelyek lehetnek csak numerikusak, illetve alfanumerikusak egyaránt. Európában talán a legismertebb típusuk az EAN-13 jelű kód (3. ábra), amelyet a kedves olvasó ma már szinte valamennyi fogyasztói terméken megtalál (EAN: European Article Numbering, Európai Termékszámozási Társaság).



- 1: Nyugalmi zóna, 4: Ellenőrző karakter,
- 2: Start karakter, 5: Stop karakter,
- 3: Kódolt adatok, 6: Szemmel olvasható karakterek.

2. sz. ábra : A vonalkódok általános felépítése



3. sz. ábra : Az EAN-13 jelű vonalkód

A vonalkódoknak többféle változata van, azonban tudni kell, hogy ha én egy vállalat vagyok, akkor a saját belső rendszeremben akármilyen vonalkódot használhatok. Ha azonban nyílt rendszerben használom a kódokat, akkor a vonalkódok szabványos típusait kell alkalmaznom. Ezeket a szabványokat az USA-ban az UCC (Uniform Code Council), míg Európában az EAN alkotta meg és hagyta jóvá.

Az alábbiakban néhány közismert vonalkódot sorolok fel a teljesség igénye nélkül, valamint a részletes bemutatást mellőzve:

- UPC-A,
- EAN-13,
- EAN-128,
- DUN-14,
- Code-128,
- Code-39.

E rövid bevezető után a vonalkódtechnika egy alkalmazási lehetőségét mutatom be. Előre szeretném bocsátani, hogy az alábbiakban leírtak, egyelőre csak az elgondolás szintjén vannak. Ezen leírás legnagyobb hasznát abban látná a szerző, ha néhányan elkezdenék gondolkodni ennek a rendszernek a megvalósításán, esetleg generális alkalmazási lehetőségén. Ez rengeteg szakember közös együtt-gondolkodása és munkája eredményeként valósulhat meg. Meggyőződésem, hogy e kiadvány szerkesztői lehetőséget biztosítanak a cikkben felvetett problémák részletkérdéseire adandó megoldások bemutatására.

2.) Az automatikus azonosítás alkalmazási lehetősége a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetemen

A Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem (ZMNE) 1996. szeptember elsején alakult meg, mint a Zrínyi Miklós Katonai Akadémia jogutódja.

Az egyetem fő feladata a hadtudományok ápolása, a hadtudományi alap- és továbbképzések szervezése, lebonyolítása. **Ebben a munkában négy kar vesz részt, rendre:**

- a Hadtudományi Kar (HTK);
- a Vezetés és Szervezéstudományi Kar (VSZTK);
- a Kossuth Lajos Katonai Főiskolai Kar (KLKFK), és
- a Szolnoki Repülőbiztonsági Főiskolai Kar (SZRFK).

A fent említett karok közül az első kettő Budapesten található, a KLKFK. Szentendrén, míg a SZRFK. Szolnokon.

A cikkemben bemutatok egy olyan elméleti tervezetet, amelyet a ZMNE budapesti helyszínén lehetne alkalmazni. A rendszerrel első közelítésben a működés során keletkező iratok szisztematikus kezelése, feldolgozása, archiválása, tárolása válna lehetővé. A rendszer kialakítása miatt alkalmas lehet más alkalmazásokon keresztüli felhasználásra, valamint rugalmas bővítési lehetőségeket teremt.

A rendszerben az azonosítás vonalkódokkal történik, valamint szükséges egy korszerű számítógépes hálózat az adatok feldolgozásához. A számítógépes hálózat részben jelenleg is rendelkezésre áll, részben kiépítés alatt áll, tehát kvázi nem igényel plusz anyagi befektetést az egyetem részéről.

A rendszer alapfunkciója, hogy az egyetemen belüli, az egyetemre bejövő, illetve kimenő dokumentumok *feldolgozását, rendszerezését, nyommon követését* lehetővé tegye.

A megoldás szerint ezt a három típusú dokumentumot külön el szerint kezeli a rendszer.

Mindhárom dokumentum-típushoz szükséges az emberek egyedi azonosítása. Ennek talán a legolcsóbb és legkézenfekvőbb megoldása a vonalkód. Kívánatos, hogy a vonalkódot vagy egy szabványos plasztiklapra nyomjuk – amely ugyan drágább megoldás, de tartósabb –, vagy pedig papírra nyomtatunk, de akkor laminálni kell a kártyát. A kártyán elhelyezett vonalkód célszerűen ITF típusú. 6 karaktert tartalmaz, amelyből az utolsó ellenőrző karakter. Az első 5 szám lehetőséget ad ún. "*beszélő számok*" kialakítására, azaz az első szám meghatározza, hogy hová tartozik az illető például:

- 1 : Hadtudományi Kar állománya;
- 2 : Vezetés és Szervezéstudományi Kar állománya;
- 3 : Nyelvi Intézet állománya;
- 4 : Az előző három kategóriába nem tartozó, de a ZMNE állományába tartozó személyek;
- 5 : Külső személyek;
- 6 : HTK. hallgatói (alapképzés, kiegészítő képzés);
- 7 : VSZTK. hallgatói (alapképzés, kiegészítő képzés);
- 8,9 : Tartalékszámok.

A **2.–3. karakter** segítségével *különböző alcsoportokat képezünk*, pl.: a Hadtudományi Karnál az egyes tanszékek különböző sorszámokat kapnak. Ennek jelenlegi közlése nem időszerű, tekintettel arra, hogy a szervezeti változások úgyszólván módosítanák ezt az elképzelést.

A **4.–5. karakter** pedig az adott szervezeten belül az egyes személyek sorszámát jelenti.

A **6. karakter** ellenőrző karakterként funkcionál. Az egyes személyekhez kapcsolódó személyes és egyéb adatokat egy adatbázisban tároljuk, amely külső, harmadik félnek, csak azokat az adatokat szolgáltatja, amelyek az adott feladathoz szükségesek és hozzáférésük engedélyezett.

A **4. ábrán** egy ilyen belépő látható. A kialakítása természetesen ettől eltérő lehet, de számunkra a lényeg jelen esetben az automatikus azonosítási lehetőség van, amelyre ez a kártya alkalmas lenne. Az ábrán az első 4 –es karakter azt mutatja, hogy a kártya tulajdonosa nem tartozik egyik kar állományába sem – mint például oktató –, de egyébként a ZMNE "kiszolgáló szerveinél van állományban". A következő **02 –es karakter** azt jelenti, hogy a 4–es csoporton belül a 2. szervezeti egységen (a tanulmányi osztályon) dolgozik, és az osztály besorolásában a 02–es sorszámot kapta, amelyre a **4.–5. karakter** utal.



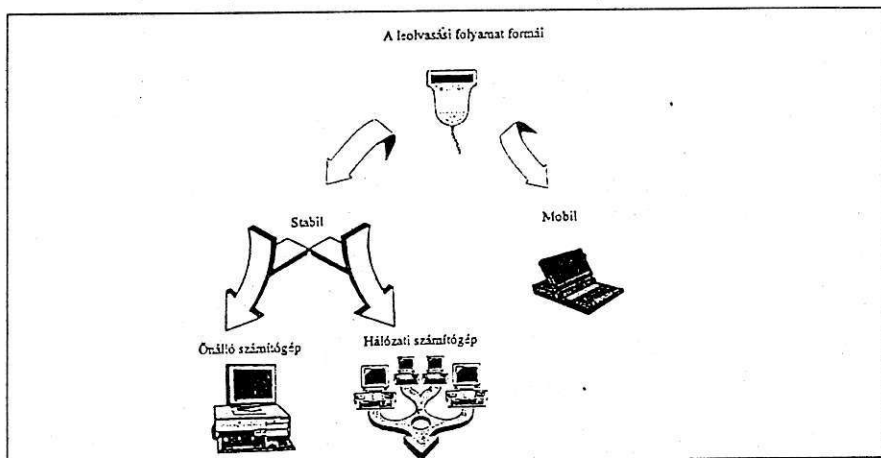
4. sz. ábra:

*Belépő a
ZMNE-re*

A rendszer ebben a kiépítésben alkalmazható lenne egyebek között munkaidő nyilvántartásra, ki- és beléptetésre is egyaránt.

A leolvasás folyamata többféleképpen történhet elviekben (5. ábra). Lehet **stabil** számítógépes munkahely, valamint lehet **mobil** egység is. A **stabil** egységet tovább bonthatjuk önálló számítógépre, illetve hálózati

számítógépre is. Ezen elképzelt rendszerben célszerűségi okokból főleg a hálózatos számítógépes leolvasás jöhet szóba. A **mobil** leolvasásnak akkor lehet létjogosultsága, amikor például az iratok ellenőrzését végzik. A mobil olvasókhoz sorolom azokat az integrált kódolvasó berendezéseket is, amelyek egybe vannak építve valamilyen célszámítógéppel. Külön jelölését azonban azért nem tartottam fontosnak, mert funkcióját tekintve azonos egy **szkenner** és egy **notebook** összekapcsolásával.



5.sz. ábra: A vonalkód néhány lehetséges formája

Ezek után tekintsük át az egyes dokumentum típusok mozgatásának módozatait.

2.1. Az egyetemen belül mozgó dokumentumok.

Az egyetemen belüli dokumentumokat elsősorban egy kialakított belső Intranet segítségével küldeném. Az Intranet tulajdonképpen nem más, mint az Internetnek a belső használatra kialakított változata. Ez azt jelenti, hogy ugyanazt a TCP/IP – protokollt használja, mint az Internet, de megfelelő védelmi eszközökkel (pl.: ún. "firewall" /tűzfal/ géppel), csak a megfelelő jogosultságokkal érhető el kívülről. Az Intranet ugyanakkor használhatja az Internet megszokott, kényelmes kezelőfelületeit. Lehetőség van arra, hogy ha például valakinek valamilyen témájú levelet akarunk küldeni, akkor előre elkészített dokumentum sablonokat kell csak kitölteni és a levelet a hálózaton továbbítjuk és a levél tartalmát a **szerver**

tárolhatja. Ugyanígy készíthetünk körlevelet meghatározott szervezeteknek, vagy tehetünk ki bármit a virtuális faliújságra. Az automatikus azonosításra itt is lehetőség van, például az ügyintéző a saját kártyáját leolvastatja egy **szkennerrel**, és ezzel alá van írva a levél. Pontos gazdasági számításokat nem végeztem a terjedelem korlátozott volta miatt, de érezhető, hogy az egymás közötti papíros levelezés nem kis költséget jelent az egyetem számára és ha ezt a megtakarítást összehasonlítjuk a szükséges berendezések költségeivel, akkor elgondolásaim szerint egy-két éven belül megtérülne a rendszer. Ekkor még nem vettem figyelembe az Intranet kialakításával és használatával járó egyéb előnyöket (például: aktuális adatokhoz való hozzáférést kívülről, megfelelő jogosultság ellenében, stb.).

2.2. Az egyetemre kívülről érkező dokumentumok.

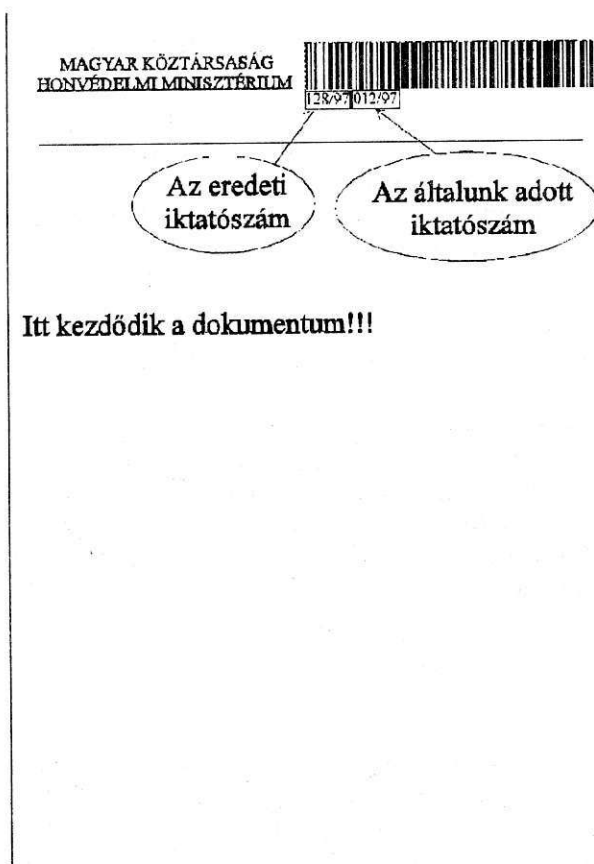
A jelenlegi feldolgozási rendszer szerint a beérkező leveleket az ügyviteli részleg "*érkezteti*", majd általában az egyetem rektorához kerül konkrét címzés hiányában és azon keresztül az érintett tanszék-, vagy osztályvezetőhöz, majd a helyetteséhez, esetleg a csoportvezetőhöz, végül ahhoz az ügyintézőhöz, aki konkrétan foglalkozik az adott témával.

Ez a rendszer alapjaiban nem rossz, mert az egyetem vezetése ilyenformán elviekben tud az egyetemen zajló dolgokról, de az iratok nyomon követése igazából nem megoldott. A papírt általában minden érintett aláírja, hogy látta, de ez csak a konkrét lapon látható és a későbbiekben máshol ennek csak úgy lehet utánanézni, hogy a partner által adott iktatószámot az iktatókönyvből visszakeresve megtaláljuk a saját iktatószámunkat, és ezt az iktatószámot próbáljuk megkeresni az érintett embernél az ún. belső leírásban, ahol ezeket elvileg vezetni kellene. Látható, hogy a folyamatban meglehetősen sok a hibalehetőség.

Elképzeléseim szerint a problémát a következő módon lehetne kezelni.

A beérkező dokumentum kap egy vonalkódot amely tartalmazza a partner iktatószámát, valamint az általunk generált iktatószámot egyaránt. Ilyen módon minden dokumentum egyedi azonosítót kap, amelyet én – az esetlegesen előforduló alfanumerikus karakterek miatt – Code-128 alapján javaslok elkészíteni.

A 6. ábrán egy beérkező dokumentum látható. A vonalkódot nekünk kell generálni, és etikett címke segítségével fel kell ragasztani a dokumentumra. Elvileg elképzelhető más megoldás is, de szerintem költségszebb, lassúbb és nehezebben megtanulható lenne. Más megoldás például az, hogy a dokumentumot digitalizáljuk, felismertetjük valamilyen karakter-felismerő szoftverrel (pl.: Recognita), digitálisan tároljuk és így tudnánk visszakeresni is. Mint az előzőekben említettem ez sokkal bonyolultabb eljárás lenne, tekintettel arra, hogy ha például a felismerés folyamatát nézem, akkor esetlegesen gondot okozhat néhány extrém betűtípus felismerése. Ilyenformán megnőhet a hiba előfordulásának a valószínűsége.



6. sz. ábra: Egy beérkező dokumentum

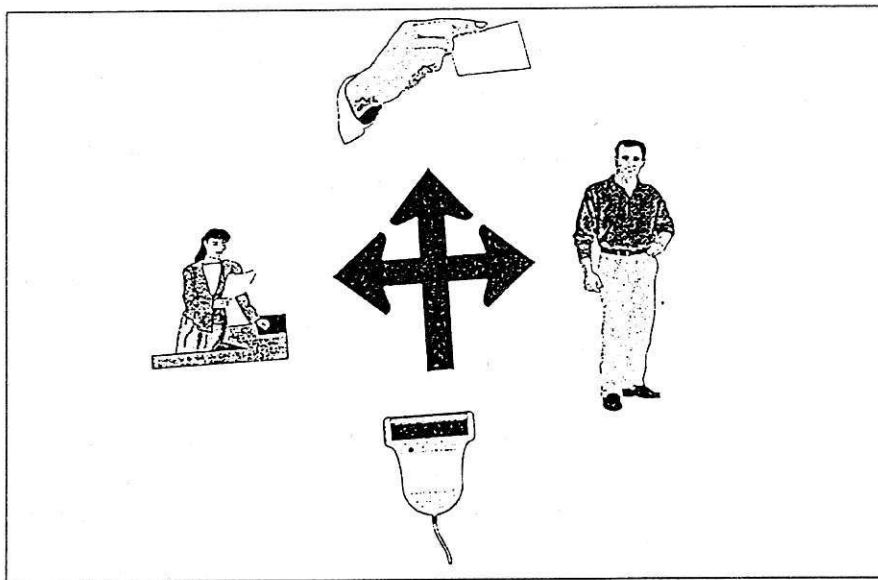
Ezután a dokumentum átadása a következőképpen történik. A felhasználói program megfelelő menüpontja alapvetően **három dolgot kérdez. Ki ad át ?; Mit ad át ?; Kinek ad át ?**; A dátumot a program generálja. Az átadás tehát gyakorlatilag a következőkből áll:

– az ügyvitelen dolgozó munkatárs leolvassa a saját kártyáját, amelyről az előzőekben szó volt.

– ezután leolvassa a dokumentumra ragasztott vonalkódot, amely tartalmazza a régi és az új iktatószámot.

– végül leolvassa az átvevő kártyáján lévő vonalkódot, és innentől kezdve a dokumentumot átadta, például a rektor titkárságára. (7. ábra)

Ugyanezen elv alapján a dokumentum végig tud menni a fentiekben említett teljes láncolaton oly módon, hogy minden egyes dokumentum mozgást naplóztunk. Az átadás-átvételi időpontok véleményem szerint elősegítik a dokumentumok mozgási sebességének a növelését, és kevesebb az esélye annak, hogy határidős feladatok azért nem készülnek el, mert valaki "ráült" egy iratra és miatta csúszik a feladat elvégzésének a határideje.

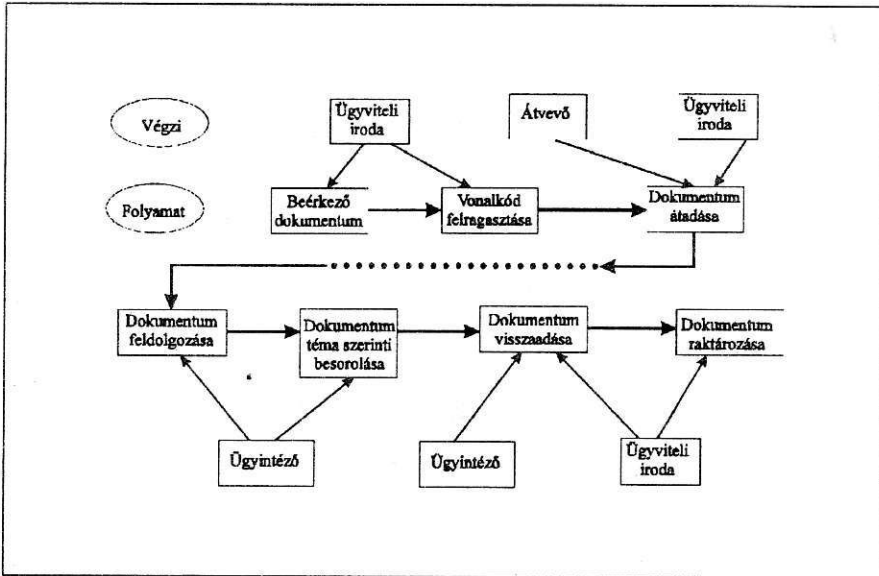


7. sz. ábra: A dokumentum átadásának szereplői

Az ügyintéző (aki effektíve foglalkozik az iraton lévő szöveg értelmezésével és végrehajtásával) a dokumentum feldolgozása után az adott osztálynak megfelelően csoportosítja a dokumentumokat a legjellemzőbb típusok szerint. A csoportosításnak akkor van szerepe, ha vissza akarunk keresni valamilyen dokumentumot és ezzel szűkíteni tudjuk a keresést.

A tanulmányi osztályon például ki lehet alakítani egy "Jelentkezési lapok" dokumentum típust, és később, ha valamelyiket nem találjuk, akkor egy pillanat alatt látni lehet, hogy érkezett-e hozzánk felvételi lap X.Y.-tól, és ha igen, akkor merre jár éppen. A feldolgozás után visszadhathja a dokumentumot az ügyvitelnek, aki visszavételkor a saját raktárában, az állványokon lévő vonalkód segítségével azonosítja azt, hogy hova helyezte el a dokumentumot.

A 8. ábrán az előbb ismertetett rendszer vázlatos bemutatása látható.



8. sz. ábra : Dokumentumok beérkezésének elképzelt rendszere a ZMNE-n

A vonalkód használatával lehetségessé válik, hogy az iratot oda helyezzem el a raktárban ahová akarom, hiszen az állvány vonalkódját és a dokumentum vonalkódját összerendeltem a raktárba helyezés során. Ennek ellenére célszerűbb valamiféle tárolási rendet kialakítani az esetlegesen szükségessé váló manuális visszakeresés miatt.

A jelenlegi rendszerben az egyes tanszékeken, osztályokon egy embert jelölnek ki az ügyviteli feladatok ellátására, Ő az aki az osztályhoz érkező dokumentumokat átveszi és továbbítja az osztály vezetője felé. A rendszernek ezt a részét megtartva elegendő lenne az egyes osztályokra egy-két vonalkód-olvasót telepíteni, amely egyetemi szinten nem okozna óriási anyagi áldozatot.

A dokumentumok harmadik típusa a kimenő dokumentumok.

2.3. Az egyetemről kimenő dokumentumok

Az egyetemről egy dokumentum a következőképpen "távozik". Az elkészült irat kap egy iktatószámot az osztály ügyviteli munkatársától, majd leviszi az ügyviteli részlegre, ahol átveszik tőle és az előírt módon (fax, levél, futár, stb.) továbbítják.

A kimenő iratok "vonalkódosítása" elképzeléseim szerint úgy történhet, hogy a dokumentum nyomtatása során rányomtatjuk a papírra az iktatószám vonalkód változatát. (9. ábra)

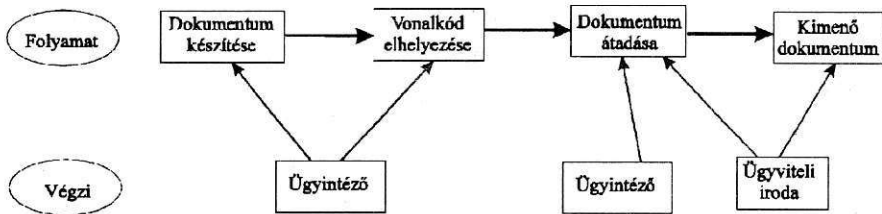
Ez első látásra nehezen megoldható, hiszen ehhez elvileg minden munkahelyhez egy vonalkód célnyomtatót kellene telepíteni. A kérdést azonban két tény egyszerűsíti. Egyrészt az egyetemen most már lassan általánosnak mondható, hogy minden tanszék rendelkezik nagyfelbontású lézernyomtatóval (600 dpi), vagy megfelelő átcsoportosítással meg lehetne oldani, hogy mindenhová jusson belőle legalább egy jó minőségű. Úgy a vonalkódok nyomtatása nem okozna problémát. Másrészt pedig ezeket a printereket osztott hálózati elemként lehetne használni, azaz ennek eredményeként az egyes tanszékekre, osztályokra elegendő lenne minimálisan egy – egy jobb nyomtató. A dokumentumok átadása a korábban említettek szerint történik, így ezek a dokumentumok is követhetőek házon belül.



Itt kezdődik a dokumentum!!!

9. sz. ábra: Kimenő dokumentum

Az iratok elküldésének az elképzelt rendszerét a 10. ábrán tanulmányozhatjuk.

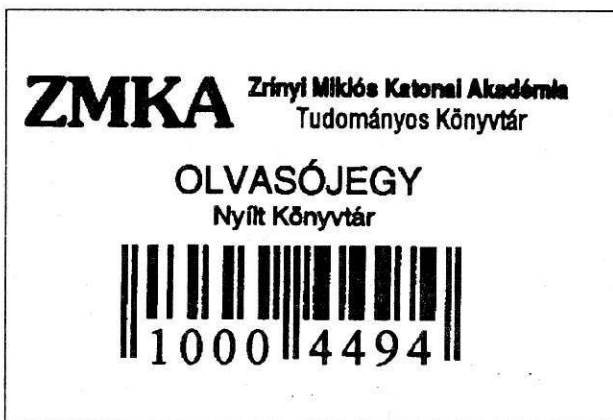


10. sz. ábra: A kimenő dokumentum mozgatása

2.4. Értékelés

Az általam elgondolt rendszer szerintem megfelelne a kor követelményeinek, de nagyon sok kérdés megválaszolatlan maradt. Ez természetes, hiszen ennek a rendszernek a részletes kidolgozása többszörösen meghaladná egy cikk terjedelmi korlátait. A tervezet a rendszernek csak a főbb elemeit tartalmazza, és a probléma részletkérdéseire nem tértem ki. Részletkérdés alatt értem például azt, hogy milyen eszközöket kell beszerezni, milyen szoftver-eszközöket kell elkészíteni. Nem szóltam a betanításról, a kompatibilitásról más hasonlóan kialakuló rendszerek felé. Nem szerepel az elektronikus úton (pl.: E-mail) érkező levelek iktatása, dokumentálása sem (bár hozzá kell tenni, hogy napjainkban ez még nem is jellemző, de a fejlődés várhatóan ebbe az irányba fog elindulni) és nem foglalkoztam részletesen az adatbiztonság és az elektronikus archiválás kérdéskörével sem.

Az egyetemen jelenleg is használnak olyan rendszert, amely az azonosításhoz vonalkódokat használ. Ez a könyvtár rendszere, ahol a kölcsönzés folyamán, mind a kölcsönzőket, mind a könyveket vonalkódos rendszerrel azonosítják. A könyvtár a saját rendszerét úgy építette ki, hogy megvásárolta a **PCLIB nevű szoftver 2.0 –s változatát**. Ez a szoftver alkalmas arra, hogy vonalkódokkal azonosítson könyveket, illetve olvasójegyeket. A program telepítése után a feladat annyi volt, hogy le kellett gyártani a szükséges vonalkódokat, majd ez után az egyes könyvcímeket és a hozzájuk kapcsolódó vonalkódokat össze kellett rendelni. A címkéket egy külső cég szállította. Az egyetemnek hardver szempontjából csak néhány szkennert kellett beszereznie. Rövidtávú fejlesztési koncepciójukban szerepel egy vonalkód célnyomtató vásárlása, amellyel az új címkéket és az esetlegesen elhasználdott régiákat gazdaságosan tudnák előállítani. Ezen rendszernek a tanulmányozása az egyetem részéről előnnyel járna. Kétségtelen, hogy ennek a rendszernek a kiépítése során a felgyülemlett tapasztalatokat hasznosítani lehetne. Segítséget adhatna például az eszközök kiválasztásában, a vonalkódok elkészítésében, a szükséges automatikus azonosítással foglalkozó szakemberek, cégek bevonásában. Hasznos lenne a felgyülemlett üzemeltetési tapasztalatok átadása is – az esetleges hibák feltárásával –, a későbbi rendszer megbízhatóságának növelése érdekében.



11. sz. ábra: Könyvtári kölcsönzőjegy

A kialakítandó rendszert végül a könyvtár is tudná alkalmazni, és nem lenne szükség külön olvasójegyre, hanem a kölcsönzők a saját kártyájukat használnák önmaguk azonosítására. A 11. ábra egy aktuális könyvtári kölcsönző kártyát mutat.

A fentiekből látható, hogy a rendszernek van egy bekerülési költsége, amelyet fejlesztésként lehet elkönyvelni (de egyes részek már most is rendelkezésre állnak, például: hálózat, számítógépek, jó minőségű nyomtatók). A megtakarítások pedig a csökkentett papír felhasználásokból eredhetnek, valamint előnyként említhetjük meg a dokumentumok pontos nyilvántartását, nyomon követését is. A kialakított Intranet hálózatot ezeken kívül még sok egyéb információ közlésére is lehet alkalmazni (pl.: telefonkönyv, egyéb belső levelezés).

Össességében azonban elmondható, hogy a fejlődés ehhez hasonló irányban kell, hogy elinduljon, hiszen egyre több cég látja be a "papírmentes" iroda alkalmazásának az előnyeit, mind a költségek csökkenésében, mind az információ-áramlás felgyorsulásában.

Irodalomjegyzék:

1.) *Allaga-Melis-Sárkány-Viszkey*: Vonalkódtechnika Prim Kiadó, 1995. ISSN: 963-04-5801-2.

- 2.) Automatikus Azonosítási Konferencia '96. AIM Magyarország.
- 3.) *M. J. Cronin*: Az Internet üzleti alkalmazása Műszaki Könyvkiadó Budapest 1997.
- 4.) EAN hírek 1995 október ISSN: 1218–5191.
- 5.) EAN hírek 1996 október ISSN: 1218–5191.
- 6.) EAN hírek 1996 február ISSN: 1218–5191.
- 7.) EAN hírek 1996 április ISSN: 1218–5191.
- 8.) EAN hírek 1996 szeptember ISSN: 1218–5191
- 9.) EAN, az egységes nemzetközi termékazonosító kódrendszer. I. rész: Fogyasztói csomagolások számozása és vonalkódos jelölése. CsA-OSz, 1994.
- 10.) *Magyar B. – dr. Glattfelder P.*: A vonalkódtechnika ipari és kereskedelmi alkalmazási területei Budapest, 1986.
- 11.) *Prezenszki J.*: Logisztika, BME. Budapest, 1995.
- 12.) [Http://www.inotec.com/](http://www.inotec.com/).
- 13.) [Http://www.imageone.com/barcode/about.html/](http://www.imageone.com/barcode/about.html/).
- 14.) [Http://www.mecsw.com/specs/ean13.html/](http://www.mecsw.com/specs/ean13.html/).
- 15.) [Http://www.issn.org/](http://www.issn.org/).
- 16.) [Http://www.issn.org/ean13.html/](http://www.issn.org/ean13.html/).

VIZIAKADÁLYRA TÁMASZKODÓ VÉDELEM LOGISZTIKAI BIZTOSÍTÁSÁNAK FŐBB KÉRDÉSEI, MEGOLDÁSÁNAK ALAPVETŐ ASPEKTUSAI

Vágner Béla¹

A háborúk tapasztalatai mindannyiszor bebizonyították, hogy a viziakadályok, mint természetes akadályok meghatározó jellegűek a támadó csapatok feltartóztatásában. Akadályjellegüket a megnövekedett tűzérési-légi eszközök, valamint az egyre korszerűsödő átkelési eszközök ellenére napjainkban sem veszítették el.

Az elmúlt időszak háborúi (az első, a második világháború; a koreai, vietnámi, és az arab-izraeli, valamint a közelmúltban lezajlott grúz, jugoszláv polgárháború, stb.) tapasztalatai azt bizonyítják, hogy a védelmet szervező és folytató egységek, magasabbegységek védőképességük fokozása érdekében gyakran használták(ják) ki a viziakadályok kedvező tulajdonságait.

Az utóbbi években a korszerű védelemmel szemben támasztott követelmények közül - az aktivitás és mozgékonyág elismerése mellett - egyre inkább előtérbe kerül az állóképesség és a szilárdság. A Magyar Köztársaság **honvédelmi alapelvei és követelményei** is előírják ezen elvárások teljesítését. Ilyen megfontolás alapján a védelem követelményei kielégítését hazánk viszonylatában is elősegítheti a viziakadályok mestéri, hozzáértő kihasználása.

Vizeink egy része **természetes határszakaszt képez**: Duna, Ipoly, Dráva, Mura, Fertő-tó és a Tisza egy rövid szakasza, mely megnöveli jelentőségüket. **Folyóink közül a Duna és a Tisza hadműveleti - adott esetben - hadászati jelentőségű akadályt képez, a többi folyóink akadályjellege harcászati szintű.**

A védelmi tevékenység számunkra kedvezőtlen alakulása esetén, szükségessé válhat folyóvizeink egy részének felduzzasztása, illetve a fo-

1 Dr. Vágner Béla alez. ZMNE Logisztikai tanszék adjunktusa

lyóvölgyek, hullámterek egészének vagy adott szakaszának elárasztása, elmoocsarasítása.

Ezzel a végszükségként hozott rendszabállyal több napra (hétre) zárható le a veszélyeztetett irány és akadályozhatja a betört ellenséges csoportosítás térnyerését. Viszont, a saját manővereinknél (ellenlökés, stb.) gátló tényezőivel számolnunk kell.

Védelem szempontjából legfontosabb felszíni vizeink közé: *a Duna, Tisza, Rába és a Dráva tartozik.*

A folyók akadályjellege függ annak folyási sebességétől, szélességétől, mélységétől, a partviszonyoktól, a gázlók mennyiségétől, a rajta lévő műtárgyaktól, a folyó medrének minőségétől, az évszaktól és időjárástól, valamint az ellenség támadó fellépésétől.

Ezek a tényezők természetesen nemcsak a védelmi harc megszervezésére és a parancsnok elhatározására, hanem a logisztikai alegységek munkájára és működésére is kihatnak.

Eredményes és folyamatos **logisztikai biztosítás** nélkül a dandár nem képes eredményesen végrehajtani a viziakadály felhasználásával folytatott védelmi harcát vagy aránytalanul magas veszteséget szenvedhet.

A viziakadályra támaszkodó védelem logisztikai biztosítása, több vonatkozásban megegyezik **a védelem logisztikai biztosításával**, azonban kiegészül olyan feladatokkal, sajátosságokkal, amelyek nem hagyhatók figyelmen kívül és jelentősen befolyásolják a logisztikai biztosítás megszervezését és végrehajtását.

Cikkem, elsősorban a viziakadályra támaszkodó védelem sajátos jellegéből adódó, fontosabb logisztikai biztosítás kérdéseire és azok megoldási módjainak tárgyalására térek ki.

A logisztikai biztosítás megszervezésének és végrehajtásának sajátosságai

A logisztikai alegységek alkalmazását, a logisztikai biztosítás rendjét egy sor tényező befolyásolja, de alapvetően az dönti el, hogy a **dandár** fő erői a viziakadály melyik partján rendezkedik be védelemre, milyen harcrendi felépítésben.

Ettől függően a dandár védelmének módjai viziakadály mentén lehetnek:

- a.) védelem az innenső parton;
- b.) védelem a dandár fő erőivel az innenső parton, biztosító erőkkel a túlsó parton;
- c.) védelem a dandár erőit megosztva mindkét parton.

a.) Védelem az innenső parton: A dandár védelme az innenső parton a viziakadály menti védelemnek egyik módja, amely különösen háborús veszély vagy háború kezdetén kialakult védelemre lesz jellemző. A dandár védelmének peremvonala ebben az esetben közvetlenül vízpart mentén, vagy a vízparttól bizonyos távolságra jelölik ki. A védelemben viszont figyelembe kell venni, hogy a dandár harctevékenységi körzete kiszélesedett, ezért sajátosan jelentkezik a logisztikai alegységek csoportosítása is.

A megváltozott normatívák figyelembevételével a dandár logisztikai szervezetei két lépcsőben hajtják végre feladataikat úgy, hogy a dandár harctevékenységi körzetében adott esetben **két** ellátási, helyreállítási és kiürítési irányban legyenek képesek működni. A logisztikai szervezetek első lépcsőjében az ellátó század harc- (lőszer, mű-i anyag, vegyi harcanyagok, gyújtókeverékek, ködképző anyagok)- és szakanyagok készleteinek egy részét (javító, karbantartó, eü-i anyagok) javítószázad állományát, valamint az egészségügyi század zömét alkalmazzák. Településük szélességben az erő kifejtésnek megfelelően - megosztva is történhet, így rövid idő alatt képesek az első lépcsőben (egylépcsős harcrend) védő alegységek biztosítására.

Ez azonban nem jelentheti szétszórásukat, lehetőségeik szétforgácsolását.

A logisztikai csoportosítás második lépcsőjében az ellátó század zöme és az egészségügyi erők egy része kerül alkalmazásra.

A **dandár** feladatától és a rendelkezésre álló erők és eszközök függvényében, valamint a **hadosztály** hadműveleti felépítésében elfoglalt helyétől függően *logisztikai tartalék* is létrehozható.

A logisztikai alegységek csoportosításának kialakításánál mindenképpen szükséges biztosítani, hogy fő erő kifejtésüket az általuk megoldandó legfontosabb, meghatározó jelentőségű szakfeladatok megoldására összpontosíthassák.

"Soha nem szabad elaprózni tartalékokat (erőket-eszközöket), még akkor sem, ha megerősítésre alkalmazzuk azokat." "Ne túvel szurkálj, hanem buzogánnyal mérj csapást." - mondta Clausewitz.

A **dandár** részéről jelentkező fokozottabb ellátási és kiürítési követelmények teljesítéséhez, a fokozottabb logisztikai önállóság biztosításához, az ellátási felelősség érvényesítéséhez *szükséges a dandár megerősítése anyaggal megrakott szállítójárművekkel, javító- vontató erőkkel és sebesültszállító alegységgel*. Ez különösen meghatározó lehet, ha a dandár a part innenső oldalán biztosítási övben véd. A logisztikai csoportosításokat az összefegyvernemi, fegyvernemi csoportosításokhoz közelíteni lehet, ez vonatkozik a **hadosztály** egyes logisztikai elemére is, pl: egészségügyi zászlóalj (osztagot), sérült technikai berakó állomást közelebb lehet telepíteni az erősebb védelmi kiépítés miatt, a viziakadály partjához. A *gl.dandár logisztikai alegységeiből* megerősítik a zászlóaljakat (esetenként a századokat) sebesült szállító, lőszerrel és műszaki anyaggal megrakott járművekkel, valamint orvosokkal. Az előljáró által biztosított megerősítés a gl. dd. anyagi-technikai biztosító szervezeteinél marad. A harctevékenységi körzetben a dandár részére az előljáró 8-10 katonai és polgári ellátó, javító bázist, valamint egészségügyi intézményt jelölhet ki. A logisztikai biztosítás végrehajtása érdekében, amennyiben a dandár saját parton véd, a csapatok ellátását, a helyreállítást, az egészségügyi biztosítás rendszerét és a szállításokat a védelem logisztikai biztosításának általános elvei szerint kell megszervezni.

Ezekből a logisztikai alegységek önállóan vételeznek, illetve adják le a sérülteket és a javításra váró technikai eszközöket.

Megállapítható, hogy a logisztikai alegységek, egységek telepítése kedvezőbb körülmények között hajtható végre (alaposabb szemrevételezés, teljesebb körű műszaki munkálatok elvégzésének lehetősége, stb.). A rendelkezésre álló idő biztosítja a tartalék települési körletek, utak kijelölését, berendezését, a híradás és összeköttetés feszes megszervezését és megbízható működésének a biztosítását, valamint a harcbiztosítási rendszabályok foganatosítását és begyakorlását. Ezen rendszabályok betartása csökkenti az egészségügyi veszteség nagyságát, a technikai meghibásodások számát.

Amennyiben határközelben kerül a védelem megszervezésre viziakadály felhasználásával, akkor számolni kell a hadosztály közvetlenek, **határőr és területvédelmi csapatok** ellátásával is. A felmerülő ellátási kérdések megoldása érdekében, az előljáró a bázisokon meglévő, kiutalt készletek felhasználási jogát a dandár hatáskörébe utalhatja.

A viziakadályra támaszkodó védelemnél, ha az saját parton kerül megszervezésre, egyik jellemző sajátossága lesz, hogy lassabb lesz az ellenség térnyerése, de aktívabb lesz a légi- és földi csapásmérő tevékenysége. Ebből eredően az ATB-ó alegységek védelmére nagy gondot kell fordítani. Biztosítani szükséges az ATB-ó alegységek elhelyezési (települési) körletének szakszerű álcázását, a szállítások rejtését, valamint kerülni szükséges a gépkocsik tömörítését.

A dandár logisztikai biztosításában az általánostól eltérő sajátos szervezési, ellátási és kiszolgálási feladatok véleményem szerint akkor adódnak, **ha a dandár a viziakadály mindkét partján szervez védelmet (túlparton biztosító vagy megszott erőekkel).**

A viziakadályok védelménél különös figyelmet kell fordítani azoknak a dandároknak a logisztikai biztosítására, amelyek az átkelésre legkedvezőbb irányokban védenek. Ha a folyó mindkét oldalán megszervezik a védelmet, akkor azoknak az alegységeknek a logisztikai biztosítására kiemelt figyelmet fordítani, amelyek a hídfőben fognak védeni. Ezért a túlparton (hídfőben) védelmet foglaló alegységeknél megemelt anyagi készletszinteket kell létrehozni, az alegységek segélyhelyeit meg kell erősíteni a dandár egészségügyi szolgálatának erőiből és eszközeiből.

Alapvető követelményként támaszthatjuk a logisztikai biztosítással szemben

1.) A **gl.dd. alegységei** mindenkor rendelkezzenek a tervezett feladatok végrehajtásához szükséges **harc, - fenntartási és ellátási anyagokkal** a kellő helyen, időben és minőségben;

2.) Alegységeknél legyen elegendő mennyiségű és nomenklatúrájú anyagi eszköztartalék (kiegészítő készlet);

3.) A felhalmozott anyagi készletek ne akadályozzák az alegységek (dd.) mozgását, manőverét;

4.) Az ellátás, kiszolgálás, javítás és szállítás a saját és megerősítő eszközökkel végrehajtható legyen;

5.) Fel kell deríteni az előrevonási útvonalakat, amelyen a logisztikai alegységek a viziakadályhoz kijuthatnak, tanulmányozzák túlparton való tevékenységük feltételeit, valamint a visszavonulás rendjét egyeztetni szükséges a kijelölt alegységekkel;

6.) A logisztikai alegységeknek időben feladatot szükséges szabni;

7.) Úgy célszerű csoportosítani az erőket és eszközöket, hogy az alegységek logisztikai biztosítása folyamatos legyen.

Felkészítés:

A fent leírtakból fakad az a követelmény, hogy a logisztikai szervezetek **felkészítésének rendszabályait** még a viziakadály mentén elfoglalt védelem kiépítésének megkezdése előtt szükséges életbeléptetni, végrehajtásukat pedig megkezdeni.

A hagyományos felkészítési feladatokon túl, célszerű a figyelmet a felkészülés során *az alábbiakra összpontosítani:*

- a logisztikai alegységek teljes állományát a hídfőben és a visszatérés alatti változatos tevékenységre (és ez vonatkozik a visszatérés idején a gépkocsikon és az átkelő eszközökön való magatartásra is);

- az egészségügyi szolgálat állományát felkészíteni az átkelési segélyhelyeken, a mentő-kiürítő szolgálatban való szaktevékenységre;

- időben kiérni a túlpartra és felkészülni a logisztikai alegységekkel az ellátási feladatok zavartalan végrehajtására;

- a logisztikai alegységek élet-, működő és alkalmazási készségének és képességének megővására;

- a hídfőben és a visszatérés időszakban a folyamatos, az összefgyvernemi, fegyvernemi szakalegységekkel és az átkelési hely parancsnokával való együttműködésre, a logisztikai vezetés megszakítás nélkülségére;

- gépjárművek felkészítése az átkelési eszközökre való fel- és lehajtás, az átkelési eszközökön való elhelyezkedés szabályaira;

- gépjárművek mozgást fokozó eszközökkel történő ellátására;

- a személyi állomány megismertetése a vízből való mentés szabályaira, a vízből való kiemelésre, a segélynyújtásra, a sérültek, vízből kimentettek elhelyezésére az átkelési eszközökön;

- a mentő- vontató szolgálat állománya feladatainak begyakorlására;

- a harctevékenységi körzetben elhelyezkedő (kijelölt) nemzetgazdasági forrásokkal, bázisokkal a kapcsolat felvételére, a kórházi kapacitás igénybevételi rendjének egyeztetésére.

Logisztikai alegységek csoportosításának kialakítása és azok harcrendbe történő elhelyezése:

A viziakadály mindkét partjának védelme esetén, a logisztikai alegységek telepítését és működését úgy célszerű megszervezni, hogy az biztosítsa a hídfőt védő alegységek folyamatos ellátását. Ennek érdekében a zászlóalj, dandár logisztikai alegységei és a megerősítésül adott szállítói, egészségügyi valamint javító-vontató eszközök egy része a hídfőben helyezkedik el, a többi pedig a saját parton. Úgy kell a logisztikai alegységeket megosztani, hogy a viziakadály mindkét partján lévő csoportosítás maximálisan önálló legyen. A dandár logisztikai alegységeinek a zömét

csak akkor alkalmazzák a túlparton, ha a fő erők is ott védenek. Ekkor a zászlóalj segélyhelyek és a dd. SH hídfőben települnek, közel a saját partra való visszatérésre kijelölt átkelőhelyekhez.

A saját parton védő erők mögött (azok harcrendje mögött) települnek az ő ellátásukat, kiszolgálásukat végző logisztikai alegységek.

Az előljáró a dandárt megerősítheti:

- anyaggal (lőszer, műszaki, vv-i harcanyag, javító, eü-i ag.) málházott szállító járművekkel, alegységgel,
- 2-3 javító-vontató csoporttal;
- sebesült szállító gépkocsikkal, fegyvernemi segélyhellyel.

A túlparton védő alegységek csak azon anyagokat, eszközöket viszik magukkal a hídfőbe, ami feltétlenül szükséges a harctevékenység megvívásához, a többi saját parton, a dandár logisztikai körletébe célszerű bevonni. A hídfő megtartása érdekében folytatott harc sikere nagymértékben függ a dandár alegységeinek időben és szükséges mérvben történő ellátásától és kiszolgálásától, a hídfőben elhelyezett logisztikai alegységek működési rendjétől. A dandár parancsnok elhatározásában meghatározza a logisztikai alegységek telepítésének rendjét saját és túlparton (hídfőben) valamint az idejét. A logisztikai alegységek hídfőből történő kivonása általában hídon történik. A hidak, átkelőhelyek rombolása esetén - mivel nem úszóképesek - a saját partra történő visszatérés a műszaki szolgálattal együttműködve különböző úszó és szükségeszközök igénybevételel történhet.

Az anyagok esetleges utánszállítása és a sérült állomány, technika hátraszállítása, a viziakadályon lévő valamennyi átkelési hely és eszköz felhasználásával valósul meg.

Viziakadályon történő visszatérés időszakában a logisztikai alegységek, az ellenség légi tevékenysége és tüzérségi tűzcsapásai által nagy veszteséget szenvedhetnek. Ezért, úgy célszerű megszervezni a visszatérést a saját partra, hogy lehetőleg rejtetten történjen (éjszaka, ködösítés). A javító-vontató erőket a harcrendnek megfelelően, esetleg a két parton megosztva kell működtetni. A túlparton védő alegységeket vontató, javító-vontató csoportokkal célszerű megerősíteni.

A hidak, átkelőhelyek áteresztő képességét alapul véve, kell megszervezni a sérült, meghibásodott eszközök hátravontatását. A túlparton védő alegységek hátravonása érdekében létesített átkelőhelyeknél, a műszaki alegységekkel együttműködve, mentő-vontató csoportokat kell működtetni.

Ha van rá lehetőség, akkor külön logisztikai átkelőhelyeket kell létrehozni az anyagi készletek szállítására, a sérültek kiürítésére.

A logisztikai alegységek a túlparton települnek (helyezkednek el) a részleges települési formát alkalmazva, az anyagokat gépkocsin tárolva, szigorúan betartva az álcázási rendszabályokat, törekedve az élet- és működőképességük teljes értékű megőrzésére.

Harcbiztosítás:

Kiemelt figyelmet kell fordítani a logisztikai alegységek harcbiztosítására. Számolni lehet az ellenség gyakori légi (repülő-helikopter) és földi (légideszant, deverzáns csoportok) támadásával, melynek célja többek között a logisztikai alegységek erőinek, eszközeinek a megsemmisítése.

- Működtetni célszerű:*
- figyelőpont hálózatot,
 - töltés típusú védelmi építményeket (magas talajvíz esetén),
 - egyes tűzeszközöket tutajon.

A folyóparton drótakadályokat szükséges telepíteni, az ellenség kirakására alkalmas szakaszokat pedig elaknásítani.

Fesztes kommandáns szolgálat megszervezésével el kell érni, az útvonalakon lévő tárgyak őrzését, áteresztő-ellenőrző pontok működését, a forgalom szabályozását. Mindez elősegíti a logisztikai alegységek gyors manőverét a hídfőbe, a folyón történő után- és hátra szállításokat.

A rendelkezésre álló helyi lehetőségek kihasználásával, valamint fedezékek óvóárkok építésével biztosítani szükséges a személyi állomány, anyagi készletek és a szállító járművek megóvását.

A viziakadály túlsópartján szervezett védelem esetén, a visszatérést biztosító átkelőhelyek biztosítása és fenntartása jelentős erőket köt le. Nagyfokú a légvédelmi és műszaki erők igénybevétele. A viziakadályba - az ellenség felől - beömlő patakok, folyók öntözőcsatornák lehetővé teszik azt, hogy az ellenség azok felhasználásával közelítse meg a védelmet, akkor erre a harcbiztosítás megszervezésénél figyelmet kell fordítani.

A logisztikai biztosítás végrehajtása

1.) Anyagi biztosítás:

A vízi akadály védelmének anyagi biztosítása, a védelmi harc logisztikai biztosításának szervezését képezi. Ezen belül is az egyes fegyverfajták felhasználásának növekedése, az ellátás esetleges felmerülő nehézségei indokolják a sajátosságok vizsgálatát. Ha a dandár csak az egyik parton (innenső) megy át védelembe, akkor a felhasználás a védelmi harc elveinek megfelelően alakul. Ha a dandár a viziakadály mindkét partján véd, az anyagfelhasználás aegységenként és anyagnemenként változó lesz. A gl.dd. Aegységeinek anyagi biztosítását a dd.pk. elhatározása és az előljáró logisztikai főnök és fegyvernemi, szolgálatiág főnökök együttesen szervezik meg.

A megtervezés fő feladatai:

- 1.) Meghatározni az aegységeknél és a dd. logisztikai szolálatnál megalakítandó készletek nagyságát, a ho. által biztosított (megszabott) anyag mennyisége alapján;
- 2.) Meghatározni az egyes aegységek fogyasztási normáit, a dandár részére engedélyezett fogyasztási norma alapján;
- 3.) Meghatározni a feltöltés rendjét aegységre és anyagra egyaránt;
- 4.) Megszervezni az ellátással összhangban a szállítások végrehajtását.

Az aegységeknél megalakítandó készletek nagysága függ azok feladatától és a dd. részére rendelkezésre álló anyagmennyiségtől. Nagyobb anyagi készleteket a főfeladatot végrehajtó aegységeknél kell megalakítani. Az irányokban való és a hídfőben folytatott védelem, az aegységek minél nagyobb önállósítását követeli meg. E követelmény érvényesítése

érdekében a védelmi harc kezdetére az anyagi készleteket legalább a csapatkészlet szintjéig feltöltsék. A hídfő, a vízi akadályon lévő szigetek és kiugró partrészek védelmére kijelölt alegységeket megemelt anyagi készletekkel kell ellátni, olyan megfontolás alapján, hogy részükre a feladat teljesítése idején anyag-utánszállítás ne váljon szükségessé.

A tüzérségi és aknavető lőszerből a csapatkészletek nem fedezik a napi felhasználás pótlását, ezért ezen lőszerfajtából célszerű kiegészítő készleteket felhalmozni. Ezt indokolja még az is, hogy időlegesen megszakadhat az utánszállítás folyamatossága, valamint az a körülmény is, hogy az alegységek bekerítésbe kerülhetnek. Ezért a különböző lőszerfajtákból megalakítható *kiegészítő készletek a következők lehetnek:*

- tü. aknavető 0,6-1,2 ja-ig;
- egyéb lőszerfajtákból 0,5 ja-ig;
- valamint más anyagokból (műszaki, élelem, egészségügyi anyag) is lehet kiegészítő készleteket képezni.

A kiegészítő lőszerkészleteket elsősorban a tüzérségi tüzelőállásokban, az első lépcső zászlóaljak század támpontjaiban kell felhalmozni, általában földre rakva.

A hídfőben védő alegységeknél a kiegészítő lőszerkészleteket javasolt gépkocsin tárolni. Részükre ideiglenesen megerősítésként adható a dd. szállítóeszközeinek egy része.

A dd. logisztikai szolgálatának tartalék anyagi készlettel kell rendelkezni a váratlanul felmerülő feladatok biztosítása céljából, melyet az el-látó századnál célszerű létrehozni.

Az anyagi készletek felhasználása függ:

- az ellenség erejétől, légi tevékenységétől,
- a víziakadály jellegétől,
- az állásörletek műszaki kiépítettségétől,
- a saját csapatok tevékenységétől (sikerétől).

Mindezektől függően az anyagi készletek fogyasztása az alábbi határok között változhat:

Lőszerből:

- lövész: 0,6-0,8 ja.;
- feld.löv.: 0,8-1,0 ja.;
- tü.av.: 1,5-2,0 ja.;
- hk: 0,6-1,0 ja.;
- rpct.: 0,6-1,0 ja.;
- lérak: 1,0-1,5 ja.;

Hajtóanyagból:

- benzin: 0,2-0,3 ja.;
- gázolaj: 0,3-0,4 ja.;

Élelem: 1,0 ja.

Hajtóanyag: 70-90 t.

Amennyiben elegendő idő áll rendelkezésre, akkor az alegységek ellátása a meghatározott tagozatokkal az alegység szállítóeszközeinek bevonásával történik. Az ellenlökést végrehajtó alegységek logisztikai biztosítására logisztikai erőket, eszközöket kell kijelölni, tartalékolni és a várható feladatra fel kell készíteni. A védelem (hídfő) kiépítése érdekében végzendő szállítási feladatok tartalmát, terjedelmét és idő szükségletét nagymértékben befolyásolja az *ellátó század*. A létesítendő műszaki zárhoz szükséges műszaki-harcanyagot azok telepítése közelében kijelölt helyekre kell szállítani.

A védelmi harc folyamán végzendő szállítási feladatok a hídfőben lévő alegységeknél felhasznált és megsemmisült anyagok pótlásából, a keletkezett sérültek és javításra váró technikai eszközök hátraszállításából adódik. A túlparton (hídfőben) védő alegységeknél létrehozott kiegészítő készletek csökkentik a szállítási feladatokat.

Amennyiben a dandár fő erőivel a túlparton hídfőt véd, s tartósan sikeresen megakadályozza az ellenség folyóhoz történő kijutását, akkor

feladatként kaphatja a hídfő további megtartását. Ekkor viszont szükségessé válhat az alegységek - egyéb megerősítés mellett - részére lőszer, műszaki harcanyag, javító anyag utánszállítása, melyet a LOG-II-ből kell végrehajtani. Ebben az esetben az utánszállítás előrelátó megszervezése érdekében a dd. logisztikai főnöknek pontosítani szükséges az anyag átadás-átvétel helyét. Mivel a dandár raktárak anyagkészletei gépkocsikra vannak málházva, általában átrakás nélkül közvetlenül a feltöltő helyre (helyekre), tüzelőállásokba szállíthatók.

Az alegységhez történő kiszállításokat, azok tényleges szükségletük alapján, az ellenség rohamának visszaverése után és a harc szüneteiben, a hátravonás után a kijelölt körletben az alegység-parancsnokok igénylése alapján kell végrehajtani. A védelmi harc során nagyszámú sérülttel kell számolni, ezért az utánszállítás végrehajtása során a visszatérő, üres gépkocsikat elsősorban a sérültek, javításra váró eszközök hátraszállítására szükséges elsősorban felhasználni.

Az anyagi készleteknek a viziakadály túlsó partjára történő átjutásának (sérültek, javításra váró eszközök hátraszállításának) módjait, rendjét és idejét, minden esetben a következő szempontok *figyelembe vételével célszerű meghatározni:*

- a túlparton (hídfőben) harcoló alegységek anyagi szükséglete, sérültek száma, javításra váró eszközök mennyisége;
- a rendelkezésre álló hidak, átkelőhelyek, átkelő eszközök (motorcsónak, komp, kishajó) száma,
- az ellenség földi és légi tűzcsapásai a harctevékenység és a visszatérés időszakában,
- s végül a logisztikai alegységek a túlpartra való át- ill. visszajutása feltételeinek megléte (éjszaka, rossz látási viszony).

2.) Technikai biztosítás

A védelmi harc manőverező jellege meghatározza a haditechnikai eszköz magas fokú igénybevételét, ezért a feladatok egyike a védelem kialakításakor és a védelmi harc alatt ezen eszközök alapos technikai kiszolgálása.

Kiemelt jelentőséget kell tulajdonítani a viziakadály túlsó partján, előretolt állásban, hídfőben védő alegységek technikai biztosítására. Ha a dd. közvetlen harcérintkezésben megy át védelembe, akkor *a technikai biztosításra az alábbi tényezők hatnak:*

- a technikai biztosítás megszervezésére rendelkezésre álló kevés idő;
- a javító erők és eszközök elfoglaltsága, lekötöttsége a megelőző harctevékenysége során megsérült technikai eszközök javítási munkálataival;
- a javító erők és eszközök lemaradása a harcrendtől;
- és végül a javítóanyag készletek csökkent mennyisége.

Ebben az esetben a megerősítő erőket, eszközöket, javító anyagokat, időben át kell adni (csoportosítani) a hídfőben védelmet foglaló alegységeknek, valamint a technikai biztosítás valamennyi rendszabályát szóbeli intézkedés formájában le kell juttatni hozzájuk.

Ha a dd. nem közvetlen harcérintkezésben megy át védelembe, akkor a technikai biztosítás rendszabályainak végrehajtása kevésbé lesz bonyolult.

A veszteségek meghatározásánál figyelembe kell venni azt, hogy a fegyverzet és a technika alapvetően 10-15 km mélységig helyezkedik el és ki van téve az ellenség tüzéségi, aknavető, valamint a légierő, más fegyverek tűzhatásnak (10, 15 %). Rendkívüli jelentősége van azon meghozott rendszabályoknak, amelyek a technikai eszközök kiszolgálásával, harci alkalmazáshoz történő előkészítésével, a megbízható (hibamentes) működést van hivatva biztosítani. Elemezni szükséges az üzemeltetés körülményeit, a terep, időjárás technikára gyakorolt hatását. Végre kell hajtani valamennyi technikai eszközön a soronkövetkező technikai kiszolgálást, amelynek terjedelmét az előző I. vagy II. sz. műszaki szemle óta megtett kilométertől függően kell meghatározni. Ilyen esetben a kiszolgálást valamennyi technikai eszközön egyidejűleg hajtják végre. A technikai kiszolgálást döntő többségében a kezelő, vezető állomány hajtja végre a hídfőben (túlparton) foglalt védelem előtt. Az ellenőrzést célszerűnek látszik a zászlóalj javító-karbantartó rajaival elvégeztetni. Ahol nincs javító állomány, például közvetlenek többségénél, ott ezt a feladatot is a javító szolgálat állománya végzi. Elv, hogy a technikai kiszolgálást

úgy kell végrehajtani, hogy a szükséges üzemeltetési tartalékok biztosítottak legyenek, a technikai hadrafoghatóság követelményeinek megfelelően.

A meghibásodott, harci sérülést szenvedett eszközök sérülttechnikai gyűjtőhelyre történő eljuttatására vontatócsoportokat kell működtetni. A vontatási utak vonalvezetése megegyezik a szállítási utakkal. A javítóvontató erőket a harcrendnek megfelelően, esetleg mindkét parton megosztva kell működtetni. A túlparton (hídfőben) védő alegységeket vontató, javítóvontató csoportokkal kell megerősíteni. Az előrevonási (visszavonási) utakon, a hidak, fel- illetve lehajtóinál vontatókat kell alkalmazni. Hidak rombolása esetén, a műszaki alegységekkel együttműködve mentővontató részleget kell működtetni. A sérült technikai eszközök vontatását a fedezékek mögé, a vontatási útvonalakra *a zászlóalj és a dandár javítócsoporthoz* vontatói, a dandár védőszakaszán a sérülttechnikai gyűjtőhelyre pedig *a dd. javítószázad* vontatói hajtják végre. A túlparton a sérült technika vontatását a hídfő közelében kijelölt körletbe hajtják végre. A vontatási sajátosságokból és a rendelkezésre álló időből adódik a **rövid idejű, helyszíni javítások jelentőségének a növekedése**. A helyszíni javítást javítócsoportokkal a fedezékek mögött, illetve a sérült technika gyűjtésére kijelölt körletben célszerű végezni, majd vissza kell téríteni javítás után az alegységekhez. Alkalmazni szükséges a felhasználható elemek visszajuttatását az alegységekhez, a nem javítható technikai eszközökből felhasználható fődarabok, részegységek kitermelését. A közép és nagyjavítást igénylő technikai eszközöket a dd. STGYH-re kell vontatni, híd rombolása esetén átkelési eszközökkel, kompokkal kell ezt végrehajtani. Itt a ho. javítózászlóalj erőiből kikülönített részlegek részt vesznek a technika javításában illetve a technikai berakó állomásra történő vontatásában.

3.) Egészségügyi biztosítás:

Az egészségügyi biztosítást úgy kell megszervezni, hogy mind a saját, mind a túlparton, mind pedig az átkelő (vissztérő) helyeken egyaránt biztosítva legyen a segélynyújtás. E feladat maradéktalan megvalósítása a gyógyító kiürítő biztosítás sajátos és feszes megszervezését igényli.

A felkészülés időszakában a dd. és ZSH-ről a sérülteket, betegeket hátra kell szállítani a ho. SH-re vagy a kijelölt polgári kórházba. Ebben az időszakban végre kell hajtani az egészségügyi készletek feltöltését,

egészségügyi és harcbiztosítási anyagok pótlását, kiegészítő készletek megalakítását.

Az egészségügyi biztosítás sajátosságai abból adódnak, hogy:

- a sérültek, betegek hátraszállításának gyorsaságát és folyamatoságát a folyó nagyban akadályozza;
- az egészségügyi biztosítás rendszabályait egyidőben foganatosítani kell a viziakadály mindkét oldalán;
- a sérültek, betegek hátraszállításának folyamatába be kell iktatni a viziakadályon történő hátraszállítást;
- életmentő első orvosi segílyt kell biztosítani a ZSH-eken túlparton a sérülteknek, a dd. SH-en életmentő szakorvosi segílyt;
- szükségessé válhat (hidak rombolása esetén) a sérültek vízből történő kimentésének végrehajtása és a visszatérést biztosító műszaki alegységekkel együttműködve;
- rendszabályok foganatosítása szükséges a túlpartról átszállított sérültek innenső parton történő fogadására, segílynyújtásra, a további hátraszállításához való előkészítésre.

Az egészségügyi biztosítás feladatainak sikeres végrehajtása érdekében:

- hidak romboltsága esetén az átkelést biztosító-műszaki erőkből kijelölt mentőosztagok állományába egészségügyi erőket kell beosztani;
- a rendelkezésre álló egészségügyi erők és eszközök helyes elosztásával meg kell teremteni annak a feltételét, hogy az alegységek egészségügyi erői, illetve a dd. kiürítési szakasza a szokásosnál magasabb fokú segílyt képes legyen nyújtani, valamint képes legyen sérült kihordás, összegyűjtés és szállítás feladatait ellátni.

A fent leírtak megvalósítása érdekében az alegységeket lehetőleg orvossal, sebesültvivőkkel és sebesült kihordó eszközökkel, erőkkel kell megerősíteni. A dd. SH-et a ho.egészségügyi szolgálat erőiből megerősíthetik a szakaorvos brigáddal, ezen kívül a dd. kaphat egyéb (seb. száll. eszk., stb.) egészségügyi megerősítést is.

Az egészségügyi biztosítás megszervezésénél az erőket, eszközöket a harcrendnek megfelelően kell csoportosítani. Az ellenség felőli partot védő erőknél a z.(dd.) segélyhelyet a parthoz közel, az átkelőhelyek közelében (hídfőben) célszerű telepíteni. A túlparton harcoló alegységeket egészségügyi erővel eszközökkel kell megerősíteni. Ha a dd.SH nem a hídfőben hanem a saját parton települ, akkor az EÜSZF-nek kell megszervezni a sérültek folyón való átszállítását (híd rombolása esetén) a dd.PK által kijelölt (biztosított) átkelési eszközökkel. Erre a célra az átkelési helyeknél sérült be- és kirakóhelyeket kell szervezni, ahonnan a sérülteket a ho. által meghatározott SH-re kell szállítani, melyet az a dandár érdekében működtet. A sérülteket, betegeket híd hiányában deszant-átkelő és a helyszínen található szükség eszközökkel kell a viziakadályon hátraszállítani.

A várható egészségügyi veszteség nagysága több tényezőtől függ, de elsősorban az ellenség várható tevékenysége, valamint a védelem műszaki képzettségének a foka határozza meg. Az egészségügyi veszteség a dd. harcfeladatának jellegéből, védelmi módjából adódóan általában gócszerűen, tömegesen jelentkezhet (az ellenség támadásának tüzéségi előkészítésekor, a roham elhárításakor, visszavonulás/folyón való átkelés) és az ellenlökés végrehajtásakor. Hagyományos fegyverek alkalmazása esetén az egészségügyi veszteség a dd-nál: 10-20 % között ingadozhat. A rendelkezésre álló egészségügyi erők, eszközök alkalmazásánál törekedni kell megfelelő egészségügyi tartalék létrehozására is.

4.) Közlekedési biztosítás:

A dandár a közlekedési biztosítás végrehajtásához csak részben rendelkezik szakalegységgel (Közúti-Komendáns ereje nincs). Az után- és hátraszállítások, a vontatások biztosítása céljából a dandár részére szállítási utakat jelölnek ki, erre a célra igénybe veszik a csapatutak hálózatát. A dd-nál törekedni kell arra, hogy az első lépcsőben védő zászlóaljokhoz, az előretolt állásban (hídfőben) védő alegységekhez, a dd. tüzéség tüzelőállásaihoz külön-külön szállítási és ezeket összekötő egy-két harántút kerüljön kijelölésre és berendezésre. A dd. szállítási útjait az ellátószázad települési körletétől a zászlóalj kiszolgáló szakaszokig, segélyhelyekig és zászlóalj dd.tüzéség tüzelőállásáig kell kijelölni és berendezni. A zászlóalj logisztikai alegységek vonalában és a viziakadály mentén harántutakat kell kijelölni és berendezni a szállítási, vontatási és alegység manőverek végrehajtására. A fentiekén kívül tartalék, kerülő és bekötő-

utakat kell kijelölni és berendezni, valamint a viziakadálnál az átkelőhely kettőzését célszerű biztosítani. A tartalék és kerülő utakat forgalomra csak akkor rendezzük be, ha a szállítási utak romboltságából adódóan a forgalmat ezekre kell áthelyezni.

Az úthálózat előkészítésekor fő figyelmet a viziakadályon átvezető átkelők működőképességének biztosítására kell fordítani. A viziakadályok mögött elterülő árterületek általában gyenge úthálózattal rendelkeznek, s ezek az utak az esetek többségében, akadályozzák az ellenlékések gyors végrehajtását. Ezért a műszaki és egyéb kijelölt erőknek sok munkát jelenthet az utak és az utakon lévő műtárgyak építése, javítása, megerősítése, valamint a szállítások, vontatások végrehajtása.

Ebből következik, hogy a logisztikai feladatokat végrehajtó járművek, járműoszlopok mozgását a dandár alegységeinek mozgásával szükséges összehangolni, melyet az összefegyvernemi törzssel illetve a TÖF-el kell egyeztetni.

A szállítási utak kijelölésénél, azok berendezésével és fenntartásával kapcsolatos tervező-szervező munkában együtt kell működni a dd.MÜF-el. Az utak berendezéséhez és fenntartásához logisztikai, műszaki, komendáns, szükség esetén parancsnoki utasításra más erőket és eszközöket kell igénybe venni. A dandár szervezetszerű közúti komendáns alegységel történő megerősítésére csak ritkán kerülhet sor.

Védelemben az utak berendezésénél, a javítás, a helyreállítás fokának meghatározásánál figyelembe kell venni, hogy azoknak többszöri áthaladást kell biztosítaniuk, huzamosabb ideig tartó igénybevételükre kerülhet sor.

Ebből eredően az utak, az átkelőhelyek javítására, forgalom irányítására több erőre és eszközre van szükség. A felállítandó forgalomszabályzók számát csökkentheti az a tény, hogy hazai területen széleskörűen alkalmazhatók a forgalomirányító táblák, az állomány helyi ismerete.

Nagy figyelmet kell fordítani a viziakadályon lévő átkelőhelyeken a forgalomszabályozásra, a fel- és lehajtásra.

5.) A vezetés rendje:

A logisztikai vezető szervek feladata viziakadályra támaszkodó védelem esetén bővül, a logisztikai alegységek megosztottságából adódóan pedig megnehezül.

A viziakadályra támaszkodó harctevékenység folytatása megköveteli a gondos és előrelátó tervezést, melynek során különösen szem előtt kell tartani a logisztikai biztosítás rendjét, s a megnövekedett információ igényt ki kell elégíteni.

A dandár logisztikai szolgálatának a főerőkifejtését, a védelem fő irányában a hídfőben, a szigeteken védő és az ellenlökést végrehajtó alegységek logisztikai biztosítására célszerű összpontosítani.

A LOGF részére fontos elv az, hogy a folyamatos vezetés részeként időben, kellő előrelátással *értékelje a kialakult helyzetet és tegyen javaslatot a parancsnoknak:*

- 1.) A logisztikai alegységek folyóhoz történő előrevonási menetvonalaira, körleteire, a túlparton való telepítés helyére, idejére;
- 2.) A LOG VP (operatív csoport) településének idejére, működési rendjére;
- 3.) Az anyagellátás sorrendjére;
- 4.) A sérültek, a javításra váró technikai eszközök hátraszállításának rendjére.

A logisztikai alegységek vezetése bonyolulttá válik, ezen alegységek rendszerint **két lépcsőre vannak osztva** és működésüket sokszor mindkét parton más-más feladattal, de egyidőben végzik.

A hídfőben folytatott harctevékenység esetén igen fontos, hogy a LOGF időben is jól megismerje a beállt változásokat és állandóan tisztában legyen a logisztikai helyzettel.

A hídfőből való kivonás (visszavonulás), átkelés ütemében saját partszakaszon - a dd.törzs által kidolgozott tervnek megfelelően - kijelölt körletben gyülekeznek a logisztikai alegységek, a következő harcfelelet logisztikai biztosítása céljából.

A dd.LOG VP megosztott harcrend esetén a saját parton települ. A LOGF a túlparton folyó harc logisztikai biztosításának helyszíni irányítására, segítésére operatív csoportot működtet.

Végezetül:

A viziakadályokkal kapcsolatos harctevékenység megköveteli a gondos és előrelátó tervezést, melynek folyamán különösen szem előtt kell tartani a logisztikai biztosítás rendjét.

A leírtak vizsgálatán keresztül látni lehet, hogy a viziakadályra támaszkodó védelem logisztikai biztosítása egy sor olyan problémát vet fel, amely több tekintetben is eltér a védelem logisztikai biztosításának általános kérdéseitől, melyek megoldását folyamatosan kutatni kell.

A cikkemben tárgyalt kérdések korántsem merítik ki a viziakadályra támaszkodó védelem logisztikai biztosításának sajátosságait, vizsgálatát nem szabad lezártnak tekinteni.

Következtetések, javaslatok:

- 1.) A viziakadályra támaszkodó védelem a logisztikai szolgálat elé számtalan és bonyolult feladatot állít, mivel a hagyományos feladatok mellett, más szolgálatokkal együttműködve, (partváltást) és annak logisztikai biztosítását is végre kell hajtani;
- 2.) Kutatni kell a jövőben, az anyagi eszközök vízen, szükségeszközön való átjuttatásának új, egyszerű módszereit, fogásait, alkalmazva a már ismerteket és beváltakat;
- 3.) Ki kell dolgozni a folyón való visszatérés időszakában az ATB szervezetek élet-, működőképességét fokozó rendszabályokat, megteremteni azok lehetséges tárgyi feltételeit;
- 4.) Logisztikai törzsekkel, tisztekkel célszerű e kérdés teljesebb körű feldolgozását hadműveleti-harcászati felkészítés rendszerében (gyakorlatok, törzsgyakorlások, törzsfoglalkozások, pk-i és szakkiképzések) kimunkálni a készség szint elérése érdekében.

Felhasznált irodalom

1.) Ált/61. Az MH Szárazföldi Haderőnemének Harcászati szabályzata I. rész, Hadtest, dandár HM 1883.

2.) *Hollósi Nándor mk.vőrgy. - Dobó Péter vőrgy.*: A védelmi hadművelet (harc) anyagi-technikai biztosításának kérdései. Katonai Logisztika (Anyagi-Technikai Biztosítás) 1993. 1.sz.

3.) Az anyagi-technikai biztosítás alapjai. ZMKA jegyzet 1993. Nytsz.: 734/217.

4.) *Joachim Loude őrgy.*: A vízi akadályra támaszkodó harctevékenységek sajátosságai. honvédelem 1967. 5.sz. 22-28 p.

5.) Szakutasítás a csapatok anyagi-technikai biztosítására. Tervezet, MH ATFCSF-ség 1993.

6.) A gépesített hadtest védelmi hadművelete víziakadály mentén. ZMKA jegyzet. 1993. Nytsz.: 841/06/Ea.

7.) *Bodnár Gyula alez.*: A gépesített hadtest alkalmazásának sajátosságai vízi akadályok védelmekor. 1992. Egyetemi doktori értekezés.

8.) A védelem különleges viszonyok között. ZMKA jegyzet, 1993. Nytsz.: 841/032/Ea.

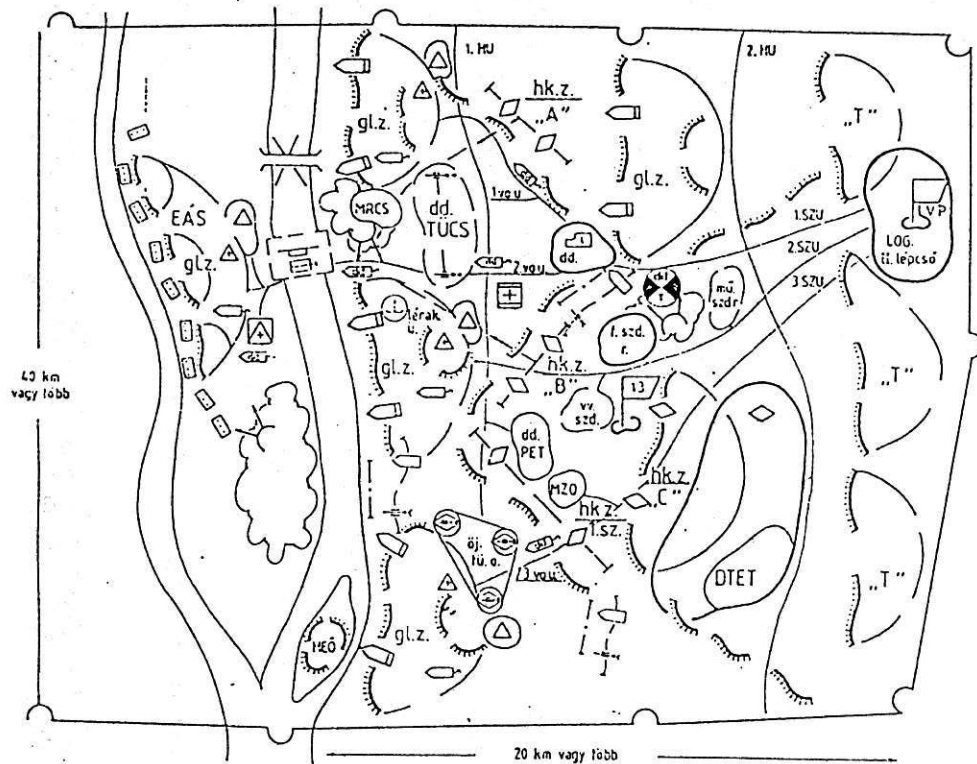
9.) Az MK katonaföldrajzi értékelése, ZMKA jegyzet, Nytsz.: 481/0661/Ea.

10.) *William O.Blackwood szds.*: Folyóvédelem. Honvédelem 1974. 3.sz.

11.) A csapatok hadtápbiztosításával kapcsolatos tanulmányok. MNHF-ség 1984. Nytsz.: 204/0252.

12.) A gl. (hk.) dandár hadtápbiztosítása menetben, támadó- és védelmi harcában. ZMKA 1987. Jegyzet. Nytsz.: 481/0364/Ea.

A GL. DO. VÉDELME VIZI AKADÁLY MENTÉN



A HOLLAND KIRÁLYI HADSEREG TECHNIKAI KISZOLGÁLÁSI RENDSZERE

Nagy István¹

A Holland Királyi Hadsereg technikai kiszolgálási és javítási rendszere különbözik a békeidőben és háborús, valamint gyakorlatok időszakában.

1.) **Békeidőszakban** a technikai kiszolgálási rendszer *három szintre osztható:*

1. *szint* - a felhasználói szintű technikai kiszolgálás és javítás;
2. *szint* - dandár technikai kiszolgáló és javítószázad szintű;
3. *szint* - nemzeti bázis szintű.

Század szinten úgynevezett könnyű segítségnyújtó csoport (light aid detachment) működik, amelynek fő feladata a diagnosztizálás és a kiszállítások elvégzése. *A csoport 7 főből áll:*

1 fő zászlós - csoportparancsnok;

5 fő őrmester - fegyverzeti eszköz javító (25 mm-es és 120 mm-es ágyúk),

- alváz és futómű javító,
- lövészfegyver javító,
- híradó eszköz javító,

1 fő vezető.

A csoport részére biztosítva van 1 db páncélozott szállító jármű, valamint 1 db kerekes gépjármű.

1 Nagy István mk.őrnagy, MH 4. Gépesített Hadtest Parancsnokság FVTSZF-ség mk.főtiszt

Zászlóalj szinten technikai kiszolgáló és javító **szakasz** működik, amely egyben a dandár szintű technikai kiszolgáló és javító század részét képezi és irányítását is arról a szintről végzik.

Egy lövésszászlóalj technikai kiszolgáló és javító szakaszának létszáma mintegy 60 fő, a szakaszparancsnok főhadnagy. *A szakasz a következő csoportokból áll:*

1.) Gyalogsági harcjármű alváz és futómű technikai kiszolgáló és javító csoport.

2.) 25 mm-es gépágyú és páncéltörő rakétatechnikai eszköz (TOW) technikai kiszolgáló és javító csoport.

3.) Lövészfegyver, gránátvető és aknavető technikai kiszolgáló és javító csoport.

4.) Elektronikai eszköz, optika és lokátrotechnikai kiszolgáló és javító csoport.

5.) Kerekes gépjármű technikai kiszolgáló és javító csoport.

6.) Vontatócsoport.

A technikai kiszolgáló és javító szakasz rendelkezik külön ellátócsoporttal, amely biztosítja az önállóságot a szakasz részére.

Dandár szinten közvetlen támogató (DS, Direct Support) technikai kiszolgáló és javító **század** működik, amely alapvetően az alárendelt zászlóalj technikai kiszolgáló és javító szakaszaiból áll. A század parancsnoka alezredes.

A dandár technikai kiszolgáló és javító százada általában a következő szakaszokból áll:

- 2 szakasz - a 2 harckocsi zászlóalj részére;
- 2 szakasz - a 2 lövésszászlóalj részére;
- 1 szakasz - a tüzérosztály részére;
- 1 szakasz - a légvédelmi és a műszaki századok részére;

- 1 szakasz - az ellátó és az egészségügyi századok részére;
- 1 szakasz - a dandár egyéb alegységei részére;
- 1 ellátó szakasz.

2.) **Háborús és gyakorlatok időszakában** a technikai kiszolgálási és javítási rendszer (1.sz. táblázat) **5 szintűvé** válik, a szervezeti felépítésnek megfelelően.

Század szinten a két óránál, **zászlóalj szinten** a hat óránál kevesebb időt igénybe vevő javításokat végzik el. **Dandár szinten** a kettőnél több, de 12 óránál kevesebb, míg a **hadosztály szinten** a 12 óránál több időt igénybe vevő javításokat hajtják végre, amelyek egy része átkerülhet a Nemzeti Támogató Parancsnokság (NSC) hatáskörébe, ahol ezen kívül elvégeznek minden nagyjavítást is.

A hadosztály szinten a feladatokat egy technikai kiszolgáló és javító **zászlóalj** hajtja végre, amelynek a szervezete *a következő végrehajtó alegységekből áll:*

- **4 technikai kiszolgáló és javítószázad**, amely lehet közvetlen támogató (az alárendelt dandároké és azok számától függ), valamint általános támogató (GS);

- **1 ellátószázad**;

- **1 vontatószázad**, amely 3 vontatószakaszból áll 9 db nehéz és 12 db könnyű vontatóval szakaszonként.

A hadosztály és a dandár szinten létrehoznak **fő tábori műhelyeket technikai kiszolgáló, javító és feltöltő pontokat, valamint mobil javító csoportokat.**

A békefenntartó feladatokat ellátó zászlóalj technikai kiszolgáló és javító szakaszát *megerősítik egy ellátócsoporthal, valamint 3 nehéz és 4 könnyű vontatóból álló vontatócsoporthal.*

Összességében megállapítható, hogy a Holland Királyi Hadsereg eszközeinek technikai kiszolgálását és javítását végző szervezetek a legkisebb bevethető alegységnél (*zászlóalj*) lévő *technikai kiszolgáló és javító szakaszokra épül*, amelyek megfelelő erővel és eszközökkel rendelke-

nek a zászlóalj önálló bevetésének biztosítására. Nem elhanyagolható, hogy század szinten is rendelkeznek olyan erővel (7 fő szakjavító), amelyek képesek a diagnosztizálás, valamint kisjavítások végrehajtására.

A cikk a teljesség igénye nélkül a rendelkezésre álló adatok alapján készült, figyelemfelkeltés céljából.

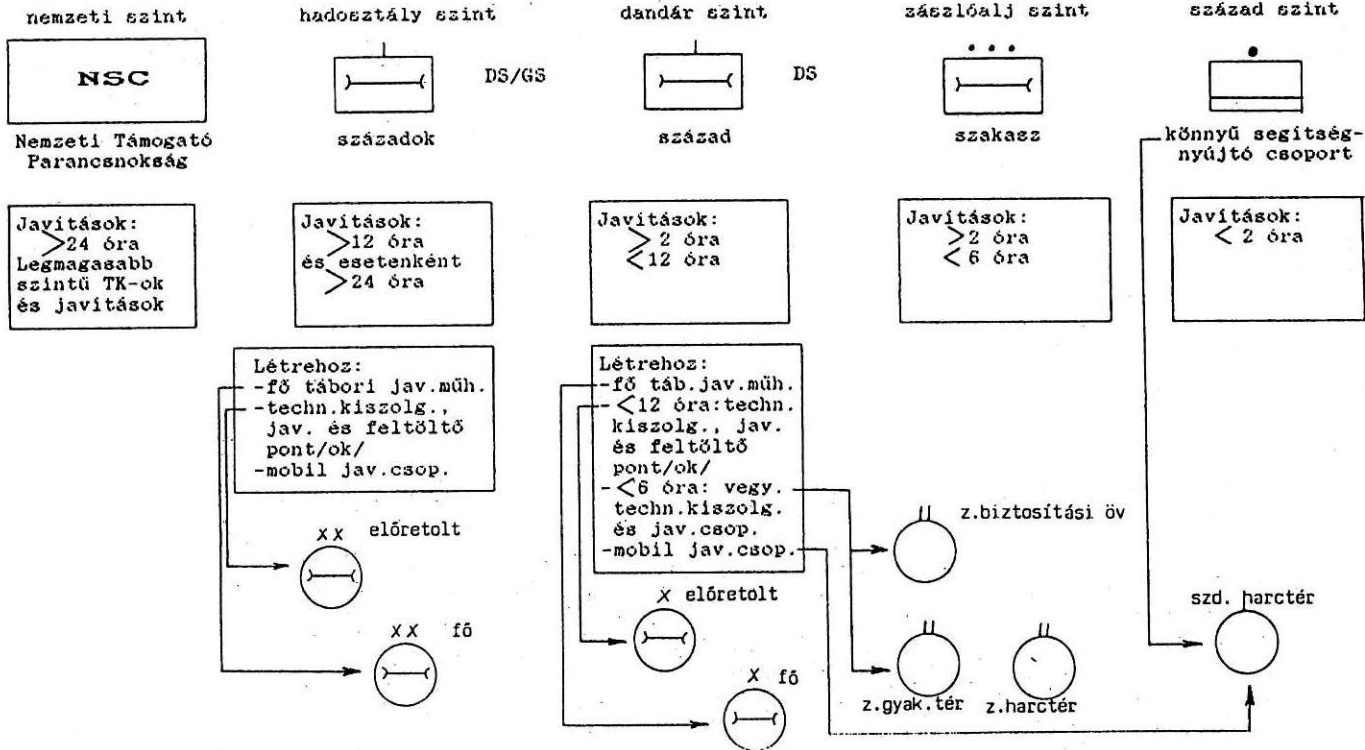
Felhasznált irodalom

1.) Holland Védelmi Akadémia, Nemzetközi Törzstiszti Tanfolyam jegyzetek, 1997.

TECHNIKAI KISZOLGALASI ES JAVITASI

RENDSZER /HABORU ES GYAKORLAT/

1 sz. táblázat



KATONAI MINŐSÉGÜGY

BESZÁMOLÓ A MAGYAR MINŐSÉG TÁRSASÁG 1997. ÉVI KÖZGYŰLÉSÉRŐL

*Pálos Emil*¹

A Magyar Minőség Társaság 1991-ben alakult. Rövid idő alatt jelentős taglétszámmal rendelkező minőségügyi szakmai, társadalmi szervezetté vált. Tagságát egyéni tagok és jogi tagok (közületek, gazdasági társaságok) egyaránt alkotják.

A minőségügyi szakemberek és a szakterület iránt érdeklődők számára kiadványaival, rendezvényeivel folyamatosan a legfrissebb információk hozzáférési lehetőségét biztosítja. A hagyományosan oktatással foglalkozó szervezetek mellett gyorsan ismeretséget és népszerűséget szerzett méltányos árszabású, a piaci igényekhez gyorsan alkalmazkodó oktatási formáival, tanfolyamaival.

Rendezvényein rendszeres a külföldi meghívott szakemberek, előadók részvétele. Nemzetközileg is legismertebb rendezvénye a Magyar Minőség Hét, mely ismétlődően évente, november elején kerül megrendezésre.

A Magyar Honvédség és a Honvédelmi Minisztérium, mint a termékekkel és a szolgáltatásokkal szemben magas minőségi követelményeket támaztó szervezetek megalakulásától fogva figyelemmel kísérték a Társaság munkáját. A Minőség Hét rendezvénye rendszeresen a MH Művelődési Házban kerül megtartásra, a rendezvény egyik védnöke a honvédelmi miniszter úr. A Társaság Igazgatótanácsának elnökhelyettese a HM gazdasági ügyeket felügyelő helyettes államtitkára.

A katonai minőségügy területén foglalkoztatott állomány jelentős része gyéni tagja a MMT-nek és aktívan részt vesz a Társaság szakmai életében. A jogi tagok között vannak a HM Beszerzési Hivatal, valamint a HM alapítású részvénytársaságok.

1 Pálos Emil mk.alezredes a HM Beszerzési Hivatal Minőségbiztosítási Igazgatóság Rendszertanúsító Osztály vezetője

A HM Beszerzési Hivatal a jogi tagsággal járó kötelezettségeken túl, a minőségügy iránti elkötelezettség jeleként, együttműködési megállapodást kötött a Társasággal. Ennek értelmében a Hivatal a folyamatos kapcsolattartás révén intenzívebben tud hozzájárulni a Társaság szakmai munkájához; természetesen az előny a Hivatal számára is megjelenik a friss információk, kedvezményes képzési formák lehetőségében.

A nemzeti minőségügy egyik legjelentősebb társadalmi szervezetének fórumáról, a MMT Közgyűléséről szóló részletes beszámoló közreadását indokoltnak tartjuk.

A szerkesztőség

A korábbi meghirdetéseknek megfelelően június 11-én tartották meg a Társaság 1997. évi közgyűlését a József Attila Színházban.

A közgyűlési beszámolót Pázmándi Gyula úr, az elnök tartotta meg.

Elmondta, hogy legutóbb majdnem pontosan napra egy évvel ezelőtt a jubileumi Közgyűlésen találkozott a tagság, ahol az éves munka értékelésén túlmenően a megalakulásuk óta eltelt öt év tevékenységét is értékelték.

A beszámolót hagyományosan a Társaság taglétszáma alakulásának bemutatásával kezdte. Az előző közgyűlés időpontjában a Társaság egyéni tagjainak száma 310 fő volt, a jelenlegi pedig 304 fő, a fluktuáció mértéke mintegy 100 fő. Örvendetesen nőtt a jogi tagok száma, amely az előző évi 406-al szemben jelenleg 458. Ez az emelkedés a folyamatos toborzási tevékenységnek köszönhető.

Az Igazgatótanács üléseit rendszeresen - negyedévenként - megtartották, melyeken tárgyalták ill. ellátták az Alapszabályból eredő és az Igazgatótanácsra háruló mindenkori aktuális feladatokat.

A kapcsolatok bővültek és tartalmukban is fejlődtek. **A Magyar Minőség**-nek (ez a Társaság folyóirata) hírei - kölcsönösségi alapon - olyan lapokban, illetve olyan szervezetek folyóirataiban is megjelennek, mint pl.: az Ipari Szemle, az IKM hivatalos közlönye, az Innovációs Kamara, a Minőségügyi Tanácsadók Szövetsége, a Minőség Oktatásért Alapítvány vagy az Új Gazdasági Magazin, a Prosperitás. Ezekon túlmenően -

napi gyakorlati együttműködést alakítottak ki - pl. A Budapest, a Pest megyei és a Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei, Pécs-Baranya megyei Ipari és Kereskedelmi Kamarákkal.

Élő együttműködés van az Országos Fogyasztóvédelmi Egyesülettel, az Építéstudományi Egyesülettel, a Magyar Építőanyag Gyártók Szövetségével, az Építőipari Vállalkozók Országos Szakszövetségével, a Magyar Iparszövetséggel, Hungexpo RT-vel, Gépipari Tudományos Egyesülettel, a MAGOSZ-szal.

Az együttműködés eredménye az is, hogy a Fejér megyei Ipari és Kereskedelmi kamara a Társaság tagjainak sorába lépett. A kialakult operatív jellegű együttműködést több szervezettel szerződés formájában is rögzítették.

Értékelték és a kedvező tapasztalatok alapján újabb évre meghosszabbították a HM Beszerzési Hivatalával már korábban megkötött Együttműködési Megállapodást.

December közepén kötötték meg az Együttműködési Megállapodást a HM Elektronikai Igazgatóság RT-vel, hogy a minőségügy területén eszközeikkel és lehetőségeikkel kölcsönösen segítsék egymást céljaik eredményes megvalósítása érdekében.

Az Elnök úr beszélt a Minőségbiztosítási és Informatikai BT-vel kötött együttműködési megállapodásról, mely keretében az Interneten keresztül kerül létrehozásra az a minőségügyi adatbázis, mely a nap minden órájában, a világ minden pontjáról olvasható. Ennek keretében már a Magyar Minőség Társaságot bemutató anyagot, oktatási programját és a Társaság folyóiratát lehet olvasni.

Változatlanul résztvesznek az MSZT és NAT testületeinek és szakbizottságainak munkájában. Közreműködnek a "*Rendszeresen Ellenőrzött Magyar Termék*" titkárságának munkájában is.

A rendezvények közül az eltelt időszakban is a hagyományos, ezúttal már **V. Minőségi Hét** szervezése és lebonyolítása volt a legjelentősebb. Ennek keretében nemzetközi konferenciát, szakosított rendezvényeket és országos minőségügyi kiállítást szerveztek. Ezekkel egy időben ren-

dezték meg most már második alkalommal a **Magyar Minőség Háza** című pályazattal egybekötött kiállítást is.

A nemzetközi konferencia a korábbiaknál szélesebb körben és mélyebben elemezte a minőségügy fejlődésének hazai és nemzetközi tendenciáit. Nagy segítséget jelentett a program összeállításában a PHARE-TQM program által nyújtott anyagi és erkölcsi támogatás, amely lehetővé tette neves külföldi szakértők meghívását a konferenciára. A konferencián való részvétel jelentősen meghaladta az eddigi látogatottságot, hiszen közel négyszáz résztvevője volt a konferenciának, amelyeken egyébként 49 előadás hangzott el.

Nagy megtiszteltetés volt, hogy *Otto Neumayer úr az EOQ új elnöke* jelenlétével és hozzászólásával emelte a rendezvény színvonalát.

Említésre méltó az ország minőségkultúrájának továbbfejlesztési szükségessége, amelyet az Európai Unió által kidolgozott minőségpolitikára kell ráépíteni. Örömmel nyugtázható, hogy ma már megközelíti a 600-t azoknak a magyarországi vállalatoknak a száma, amelyek nem csak "igazolás"-ként építették ki saját minőségbiztosítási rendszereiket, hanem a rendszer a vállalat megújulását, rendszeres továbbfejlődését szolgálja. Egyre többen ismerik fel hazánkban a TQM - a teljes körű minőségmenedzsment - kulcsfontosságú szerepét, amelynek széleskörű bevezetését, alkalmazását jelentős mértékben elősegítette, hogy a kormány az elmúlt évben **Nemzeti Minőség Díjat** alapított. A díj tartalmi követelményeinek megfogalmazásában a Társaság is közreműködött.

A minőségbiztosítás és a környezetközpontú irányítás közötti egyre szorosabb kapcsolatok kialakulása nem csak új ISO szabványsorozat készítését eredményezte, hanem ezek hazai hasznosítása igényli azoknak a szükséges lépéseknek a megtételét (pl. a továbbképzésben), amelyekkel elősegíthető az ilyen tartalmú integrált rendszerek elterjedése. A konferencia különös jelentőséget tulajdonított a minőségkultúra fejlesztése szempontjából az ismeretterjesztésnek és a minőség tudat fejlesztésének. Ez a Társaság számára, amelynek egyik alapvető feladata a minőséggel kapcsolatos oktatás és továbbképzés, ez irányú tevékenysége fejlesztésének szükségességét jelenti.

A Minőség Hét keretében rendezték meg az V. Országos Minőségügyi Kiállítás és második alkalommal a Magyar Minőség Háza elneve-

zésű exkluzív kiállítást is. Mindkét rendezvény sikeresnek tekinthető, hiszen pl.: az Országos Minőségügyi Kiállításon az eddigi második legnagyobb volt a kiállítók száma (71 szervezet állított ki), míg a látogatók száma (kb. 2000 fő) messze (mintegy másfélszeresen) meghaladta a korábbi legmagasabb értéket.

Hasonló eredményességgel valósult meg a Magyar Minőség Háza c. kiállítás is, hiszen az első ilyen rendezvényhez képest (9 cég 9 termék) ez alkalommal már 18 cég 22 termékének bemutatására és díjazására került sor.

Ezek után az Elnök úr áttért a Társaság egyik legalapvetőbb és legszélesebbkörű tevékenységének értékelésére; ez pedig a oktatás-továbbképzés és ismeretterjesztés.

A beszámolási időszakban kiadták az 1996/97. évre szóló *Oktatási Programfüzetet*, amely tartalmazta az előadássorozat és tanfolyami kínálatot.

A TÜV Rheiland Akadémia módosította 1997. januárjától a tanfolyami szerkezetét, aminek következtében a vizsgaköteles és a kölni TÜV Rheiland Akadémia tanúsítványát adó tanfolyamok belső szerkezete és a követelményrendszere is megváltozott. Az eddigi tanfolyamok közül néhány megszűnt, illetve újabb tanfolyamok kerültek meghirdetésre. A kínálat bővült két- és háromnapos szaktanfolyamokkal, amelyek után sikeres vizsga esetén a hallgatók a TÜV Rheinland Akadémia tanúsítványát kapják.

A Társaság a Környezeti Menedzsment Rendszer oktatására két szervezettel kötött szerződést:

- 1.) a Groupe Uni-Conseils (GUC) Egyetemek Közötti Tanácsadók Szövetsége genfi székhelyű szervezettel kötött licence-szerződés alapján "*Környezeti Menedzsment Rendszer gyakorlati bevezető*" 1 napos és "*Környezeti Menedzsment Rendszer megszervezése*" 2 napos tanfolyamot szervez, amelyek elvégzése esetén az ORDINEX (Párizs, Nemzetközi Szakértők Szövetsége) tanúsítványát kapják a hallgatók.

- 2.) a British Standards Institution (BSI) Oktatási Szolgálatával kötött szerződés alapján a "Környezeti Menedzsment Rendszer" 3 napos és "Környezeti Menedzsment Rendszer /auditor/vezető auditor/belső auditor" 5 napos tanfolyamot szervez, amelyek sikeres elvégzése után a hallgatók a BSI oklevelét kapják.

A beszámolási időszakban a Társaság a következő tanfolyamokat bonyolította le:

4 előadássorozat	125 fővel
3 képesítést nyújtó tanfolyam	61 fővel
2 minőségbiztosítási tanfolyam	50 fővel
7 TŰV tanfolyam	117 fővel
7 Környezet Menedzsment Rendszer GUC tanfolyam	158 fővel
4 Környezeti Menedzsment Rendszer BSI tanfolyam	55 fővel

Vagyis összesen 566 fő részvételét regisztrálták.

Az említett 27 tanfolyam közül 3 tanfolyamot kihelyezett formában vállalatoknál bonyolítottak le.

Ezek után szólt a Társaság keretében működő **Építési tagozat** tevékenységéről, hiszen a Tagozat - rendezvényein keresztül - alapvetően ugyancsak az ismeretterjesztést tűzte ki céljául a sajátosan az építéssel foglalkozó szervezetek (tervezők, kivitelezők és anyaggyártók) számára. Az előző közgyűlés óta a tagozat két kétnapos vidéki rendezvényt szervezett - egyiket Galyatetőn, másikat Hévízen - az építésügyet érintő és a minőséggel kapcsolatos aktuális témakörök napirendre tűzésével. A jó témaválasztás és szervezés eredménye, hogy mindkét szimpóziumon a résztvevők száma jelentősen meghaladta a 100 főt. A Tagozat harmadik rendezvényén a Gellért szállóban a közelmúltban közel 90 fő vett részt.

Az ismeretterjesztésen túlmenően a minőségbiztosítás és a minőség-tudat fejlesztése érdekében a Tagozat javaslatára a Társaság tagja lett az **Építésügyi Egyeztető Fórumnak**. A Fórum munkájába azóta is aktívan részt vesz; közreműködik pl. az építésüggyel foglalkozó parlamenti nyílt nap anyagának elkészítésében és lebonyolításában.

A "Vezető menedzserek" és "Minőségbiztosítási vezetők" fórumai keretében az alábbi rendezvényeket szervezték:

- 1.) Változó szabályozás - változó gazdálkodói magatartás (Országos Fogyasztóvédelmi Egyesület - MMT közös rendezvény, 1997. április 2.).
- 2.) Védelmi iparunk minőségi követelményei és fejlődésének kilátásai (HM-MMT közös rendezvény 1997. április 24.).
- 3.) Minőségügy az Európai Unióhoz való csatlakozás jegyében (Hungexpo-MMT közös rendezvény 1997. május 28.).

Az Elnök úr emlékeztette a Közgyűlést, hogy az előző közgyűlésen vették át a **National Quality Assurance** nemzetközi tanúsítványokat, amelyek a Társaság tevékenységére és oktatási rendszerére vonatkoznak. Tevékenységüket azóta is a tanúsított minőségbiztosítási rendszernek megfelelően folytatták. Ezt igazolta a tanúsító cég által végzett és kedvező eredménnyel zárult múlt év novemberi audit is. Itt tett említést arról is, hogy tanúsításuk megszerzése alkalmából elhatározták, hogy folyóiratukat - a korábbi **Társasági Tájékoztatót** - megjelenési formájában és részben tartalmában is megváltoztatják.

A bejelentésük alapján a *Művelődési és Közoktatási Minisztérium* az elmúlt év szeptember 17-én folyóiratukat a "**Magyar Minőség**" címmel bejegyezte és így ettől kezdve új formában ezen a címen jelenik meg.

A növekvő érdeklődésre való tekintettel egyidejűleg lehetővé tették a folyóirat éves előfizetését, illetve példányonkénti megvásárlását is. Kedvező a fogadtatása a folyóiratban rendszeren közzétételre kerülő, újabb MMT szakértők, valamint az egyre bővülő tanúsított szervezetek jegyzékének. A Magyar Minőség Társaság a Minőségügyi Tanácsadók Szövetségével együttműködve a közeljövőben megjelenteti a tanúsított szervezetek katalógusát.

Megállapítható már, hogy a Társaság **színvonalas folyóirattal rendelkezik**, amely 80 oldalon, havonta 2000 példányban jelenik meg.

Új kezdeményezésként bejelentette a Közgyűlésnek, hogy a Corvinbankkal, a ConsAct Kft-vel, az Új Gazdasági Magazinnal és a Műszaki

Magazinnal közösen megalapították "Az év minőségügyi menedzsere" címet, amely később kidolgozandó részletes szabályzat alapján, pályázat útján évente kerül adományozásra.

Végezetül néhány szót szolt a jövőbeni feladatokról. A beszámolóban elhangzottakból kiindulva tovább kell folytatni azokat a tevékenységeket, amelyek eddig is széleskörű érdeklődésre találtak, mert tartalmukban új és hasznos ismereteket nyújtott a résztvevőknek, így az oktatás-továbbképzés, a mindenkori aktuális témákat napirendre tűző rendezvényeket, folyóiratuk rendszeres megjelentetését, a tagtoborzást stb. Van olyan terület, ahol az eddigieknél határozottabb, célratörőbb erőfeszítéseket kell tenni a továbblépés érdekében. **Ezek a területek:**

- 1.) Az együttműködés továbbfejlesztése, ill. bővítése a tevékenységükhöz kapcsolódó vagy hasonló feladatokat ellátó szervezetekkel, beleértve a rendezvények koordinációját is.
- 2.) Konkrét együttműködési megállapodások kötése, elsősorban a vidéken működő szervezetekkel.
- 3.) Nemzetközi kapcsolatok továbbfejlesztése, rendszeresebbé tétele és kiszélesítése.

Az Elnök úr tájékoztatót adott a EOQ MNB és MMT közötti együttműködésről. Ezt az együttműködést nem tartja kielégítőnek. Nem szerencsés, hogy Magyarországon két ilyen szervezet van, mert nem lenne gond, ha erősítik egymás munkáját, de sajnos nem így van. Novemberben egy időben tartja a két szervezet azonos tárgyú konferenciáját. Kívülállók azt látják, hogy nincs koordináció. Kiváló szakemberek azt mondják, hogy ha két szervezet között nem történik megegyezés, létrehoznak egy harmadikat.

Pázmándi elnök úr részletesen kitért az MMT és a EOQ MNB között megkezdődött, a két társaság szándékolt egyesülését előkészítő kapcsolatfelvételre és a tárgyban fejleményekre.

A kérdésben úgy az EOQ MNB, mint a MMT Igazgató Tanácsa kidolgozott egy-egy elgondolást. Bár a két javaslat a fő kérdésekben - nevezetesen a szakmai erőket nem megosztani, hanem egyesíteni kell - azo-

nos állást foglal, a megvalósítás módja, üteme, a lehetséges szövetség vezetése tekintetében már jelentősek a nézetkülönbségek.

A minőségügy szakemberei számára nem lehet közömbös, mikor és hogyan dől el a kérdés. Tény, hogy a nemzetközi szintén működő EOQ minden tagországból **csak egy nemzeti szakmai szervezetet fogad be** és tekint nemzeti képviselőnek; ez jelenleg a z EOQ MNB. A MMT hiába tömöríti tagjai közé kiváló magyar szakemberek, jogi személyek jelentős körét, nem tudja a nemzetközi elismertséget magyar nemzeti szakmai szervezetként a fenti ok miatt megszerezni. (A két szervezet vezetése által készített és a Közgyűlésen kiadott javaslat a beszámoló végén kerül közlésre.).

Az Igazgatótanács határozata szerint a közgyűlés elé kell tární ezt a helyzetet és megpróbálni ebben az ügyben egy, a tagság által kért változást kezdeményezni.

Eredetileg úgy gondolták, hogy ez évben már közös közgyűlést fognak tartani, de az egyeztetések alapján egyetértve az EOQ MNB, illetve a választmány javaslatával, az összevont közgyűlést későbbre halasztották.

Mindenki megelégedettségére szolgálna, ha a rendezvényeken együtt tudnak működni, megismerhetnék egymás tevékenységeit. Így lehet a "*legminőségibb*" társaságot létrehozni. Nem tesznek le arról, hogy a mai állapotot megszüntessék. Az álláspont az, hogy egy társaság legyen.

Mindnyájunk érdeke az, hogy a magyar minőség ügye továbbra is előre és jól haladjon.

A **Felügyelő Bizottság Elnöke** beszámolt a társaság gazdálkodásáról, anyagi helyzetéről. Megállapította, hogy a tagdíjak, rendezvények, tanfolyamok a "*Minőség Hét*" bevételei a Társaság folyamatos működése feltételeit biztosították.

A Felügyelő Bizottság beszámolóját a közgyűlés egyhangúlag elfogadta.

Az **Etikai Bizottság** jelentését tudomásul vette.

A beszámolók után a Közgyűlés több kérdésben szavazással döntött. A közgyűlés szótöbbséggel elfogadta az Igazgatótanács javaslatát, mely az EOQ MNB és az MMT szervezeteinek egyesülésére vonatkozó munkaprogram.

A közgyűlés elnöke beterjesztette az Igazgatótanács alapszabály módosítására vonatkozó javaslatát **az alábbiak szerint:**

Az Alapszabály 1.§-a kiegészül a politikamentességre utaló megjegyzéssel a következők szerint:

"A Magyar Minőség Társaság (rövidítése MMT) a továbbiakban Társaság) az egyesülési jogról szóló 1989. évi II. törvény alapján működő, tagjai önállóságát nem érintő, nem nyereségérdekeltségű, politikamentes tudományos társadalmi szervezet."

Az alapszabály 3.§-a új franciabekezdéssel egészül ki:

"-a Társaság a magyar minőség fejlődését szolgálja. Országgyűlési képviselőjelöltet nem állít és nem támogat."

Indoklás: A személyi jövedelemadóról szóló törvény lehetővé tette, hogy meghatározott feltételeknek megfelelő szervezetek részére az adózó állampolgárok az adójuk egy százalékát átutalhassák. A feltételek között szerepel a politikamentességre vonatkozó alapszabályi előírás. Ezért szükséges az alapszabály, annak megfelelő kiegészítése.

A közgyűlés ellenszavazat és tartózkodás nélkül elfogadta a javaslatot.

A másik javaslat a tagdíj mértékének megállapítását a Közgyűlés hatásköréből az igazgatótanács hatáskörébe utalni javasolta.

A Közgyűlés a Társaság kitüntetéseinek átadásával zárult.

A kitüntettek:

Dr. Artigner István a budapesti Műszaki Egyetem tanszékvezető egyetemi tanára. Az iparban felhasznált anyagok minőségének javítása érdekében végzett több évtizedes munkájáért.

Hertelendy Csabáné a Burton-Apta Tűzállóanyaggyártó Kft. minőségügyi vezetője. A tűzállóanyag termékek minőségének fejlesztésében elért eredményeiért.

Kondor István nyugalmazott főmérnök. A minőségügy területén végzett több évtizedes munkájáért.

Mokry J. Ferencné az OMF B főtanácsosa. Az európai minőségügyi ismeretek terjesztése, valamint a hazai minőségfejlesztés támogatásának szervezése területén végzett munkájáért.

Rózsa András a Herendi Porcelánmanufaktúra Rt. Minőségügyi igazgatója. Az élenjáró minőségügyi szakmai tapasztalatok terjesztésében elért eredményeiért.

Pázmándi Gyula úr az Igazgatótanács nevében **gratulált a kitüntetteknek** és kérte őket, hogy a jövőben is segítsék Társaságunk munkáját, végezetül bezárta az 1997. évi közgyűlést.

1.) Az MMT javaslata az EOQ MNB és MMT szervezeteinek egyesítésére

Az MMT felismerve, hogy

- a hazai minőségügy szakmailag megosztott,
- a hazai minőségügyi szakmai szervezetek nemzetközi kapcsolatai tisztázatlanok,
- a két meghatározó hazai szervezet (EOQ MNB és a MMT) tagsága mintegy 50 %-ban azonos.

Kidolgozta javaslatait a fenti két szervezet egyesítésére, az alábbi célok elérése érdekében:

Egy nemzeti szakmai társadalmi szervezet képviselje a minőségügyet Magyarországon és a nemzetközi kapcsolatokban azért, hogy:

- megszűnjön a hazai minőségügy szakmai megosztottsága,
- az EOQ MNB és az MMT szervezetek anyagi és szellemi javai megőrzésre, átvitelre kerüljenek az új szervezetbe,
- a jogi és egyéni tagok szakmai és anyagi erőforrásai egyesítésre kerüljenek,
- lehetővé váljék az éves szakmai programok átfedésmentes, a nemzetközi programokkal egyeztetett megrendezése,
- egységessé és hitelessé váljék a hazai minőségügyi képzési és nyilvántartási rendszer,
- egységes és erős szakmai társadalmi szervezet képviselje a hazai minőségügyet a kormányzati és jogalkotási előkészítő munkában, együttműködésben.

Fentiek alapján az MMT és az EOQ MNB szervezetekre építve egy új nemzeti minőség szervezet létrehozását javasolja, a két szervezet egyesítésével.

Az egyesülést követően legkésőbb 1 év múlva tisztújító közgyűlésen meg kell választani az új testületeket, vezetőiket, jóvá kell hagyni az új alapszabályt, addig is:

Az egyesítés javasolt alapelvei:

- az egyesülést jóváhagyó közgyűlések után egy év múlva az új szervezet első közgyűlésén jóváhagyja az új alapszabályt, megválasztásra kerülnek az új testületek és vezetőik,
- a két szervezet tagjai alanyi jogon tagjai az új szervezetnek, hacsak nem deklarálják ellentétes szándékukat.

Az egyesülés által létrejövő szervezet neve fejezze ki a magyar nemzeti minőségügy iránti elkötelezettséget és a szakma művelői felé a nyitottságot.

Az új szervezet egyszerre legyen jogutódja az EOQ MNB-nek és az MMT-nek.

Amennyiben a két szervezet közgyűlése határozatilag jóváhagyja az egyesülést, a két szervezet vezető testülete közös akcióprogramot, az átmeneti időszak működési szabályait dolgozzák ki és egyeztetett munkavégzést valósítsanak meg.

A két szervezet vezető testületei az egyesülésig rendszeresen tartsanak közös értekezleteket, melyeken a feladatok, rendezvények és programok meghatározása és egyeztetése történhet meg, a két elnök az üléseken felváltva elnököljön.

2.)Az EOQ MNB javaslata a szervezett együttműködésre az EOQ MNB és a MMT között

Előzmények:

Közvetlen a rendszerváltozás után a minőségügy területén két nagy perspektivikusan fejlődő társadalmi szervezet folytatta, illetve kezdte meg működését.

Az Európai Minőségügyi Szervezet Magyar Nemzeti Bizottság (EOQ MNB) kissé meglekésve, de közel húsz éves hagyománnyal 1991. őszén alakult át társadalmi szervezetté. Az Egyesülési Törvény alapján szabályosan bejegyzett EOQ MNB megtartotta 1972. óta betöltött helyét és szerepét az Európai Minőségügyi Szervezetben (EOQ).

A magyar minőségügyi szakemberek már 1990-ben megkezdték az 1991. nyarán megalakuló Magyar Minőség Társaság (MMT) megszervezését. Ezáltal közel egy időben Magyarországon két - a későbbiek során - egyre jelentősebb erőt és egyre nagyobb tagságot magának mondható társadalmi szervezet kezdte meg, illetve folytatta tevékenységét a minőségügy területén.

Bár a szervezeti tagság bizonyos mértékben fedi egymást, a laza informális munkakapcsolatokon kívül nem jött létre szoros együttműködés a két szervezet között.

A minőségügy elkötelezett hazai és külföldi szakembereinek általános és egyre erősödő elvárása a Magyarországon működő két legnagyobb minőségügyi egyesület vezető testületeitől, hogy alapjában véve hasznos tevékenységüket a jövőben összehangoltabban, koordináltabban és formális szervezeti kereteket is működtetve végezzék.

Fő célkitűzések

Az EOQ MNB és a MMT szorosabb együttműködésének főbb célkitűzései *a következők szerint fogalmazhatók meg:*

- erőteljesebb és összehangoltabb hozzájárulás a magyar termékek és szolgáltatások minőségi színvonalának és ezáltal versenyképességének javításához;
- összehangolt közreműködés a kormányzat minőségügyi álláspontja kialakításának és végrehajtásának elősegítése érdekében;
- egységes és közös vélemény kialakítása a minőség műszaki-tudományos kérdéseiben;
- a hazai minőségügy még átfogóbb képviselője a nemzetközi fórumokon;
- a hazai minőségügyi szakemberek ismereteinek, tájékozottságának és felkészültségének további bővítése;
- összehangolt projektek, rendezvények és más akciók szervezése a hazai minőségügyi szakemberek minél szélesebb körének bevonása érdekében;
- az MMT és más társszervezetek bevonása a 2000-ben Budapesten megrendezésre kerülő EOQ-Kongresszus előkészítésébe.

Az együttműködés főbb területei

Az együttműködést elősegítő témákat, illetve azok kiválasztását és koordinált megvalósítását alapvetően semmi sem korlátozhatja, folyamatos bővítésük, illetve kiterjesztésük előtt semmiféle mesterséges akadály nem állítható. Az együttműködés területeit elsősorban mindkét szervezet tagságának igényei, elvárásai és kívánságai határozzák meg. A szervezett együttműködés megkezdésekor főként *a következő feladatok egyeztetett megoldása hozhat érdemi eredményeket:*

- rendszeres információcsere a minőségügy területén elért fontosabb nemzetközi és hazai eredményekről;
- a két szervezet rendezvénynaptárának legalább félévenkénti egyeztetése a jelentősebb rendezvények, továbbképzési tanfolyamok és más időpontok vonatkozásában;
- az országos rendezvények tematikájának, időpontjának és helyének egyeztetése, pontos körülhatárolása és összehangolása;
- egyes kiemelt jelentőségű országos vagy nemzetközi rendezvények (konferenciák vagy szemináriumok) koordinált megszervezése, esetleges közös előkészítése és lebonyolítása;
- minőségügyi projektek tematikájának összehangolása, egyeztetése vagy elhatárolása;
- nagyobb nemzetközi vagy hazai projektek közös megpályázása, a pályázatok összehangolt előkészítése, megszervezése és elnyerésük esetén közös végrehajtása;
- egyes szakágazati területek egyeztetett kezelése, esetleges felosztása.

Az együttműködés előrehaladtával törekedni kell a szakmai bizottságok azon szervezetten belüli működtetésére, ahol az eredményes munka feltételei jobban biztosítva vannak. Ezzel összhangban nevezhető meg és jelenthető be a nemzeti képviselő személye az EOQ részére is.

Az előzőeken túlmenően az EOQ MNB az együttműködés keretein belül kötelezettséget vállal, hogy megfelelő módon és formában rendszeres tájékoztatást ad az EOQ MNB, az EFQM, illetve Európai Minőségügyi Platform rendezvényeiről, projektjeiről és kiadványairól. Az együttműködés alapelveinek megfelelően az MMT rendezvényeit is bejelenti, ismerteti a megfelelő nemzetközi fórumokon és kiadványokban.

Szervezeti keretek

A szervezett együttműködés szervezeti kereteit a két Európai Minőségügyi Szervezet (EOQ és az EFQM) által 1994-ben létrehozott Európai Minőségügyi Platform példáját követve *a következő képviselők*ből álló testület képezheti:

- a két testület választott elnöke;
- a két szervezet ügyvezetője;
- egy-egy legalább 1 évre választott vezetőségi tag.

A három-három tagú konzultatív testület üléseit kölcsönös meghívás alapján *évente legalább kétszer* tartaná meg a meghívó szervezet székhelyén vagy az általa javasolt helyen felváltva. Az ülésekről készített "Emlékeztető" elkészítéséről mindig a vendéglátó fél gondoskodik, amely - mindkét fél aláírása után - alapját képezheti a vezető testületek és a tagság tájékoztatásának.

Az ülésekre - mindkét fél egyetértése esetén - célszerű lenne esetenként meghívni az illetékes kormányzati tisztviselőket és/vagy más minőségügyi társadalmi szervezetek képviselőit is, akik meghatározott napirendi pontokban véleményüket, állásfoglalásukat kifejezhetnék.

A szervezeti keret - mindkét fél egyetértése esetén és a napirendre kerülő témák jellegétől függően - bővíthető, módosítható az alapvető célkitűzések minél jobb teljesítése érdekében.

Kitekintés

Az EOQ MNB és a MMT vezetői között kialakítandó szervezett együttműködés eredményessége és hatékonysága esetén hosszabb távon

elképzelhetőnek látszik az előrelépés egy "Szövetség" létrehozásának irányába. A hosszabb távon létrehozható **"Magyar Minőségügyi Szövetség"** azonban semmiképpen nem lehet kirekesztő jellegű és csak a két legnagyobb hazai minőségügyi társadalmi szervezet együttműködésére korlátozva. Ezért - a két legnagyobb szervezet közötti eredményes együttműködés első kézzelfogható jelei után - célszerűnek látszik a konzultatív testület időszakos vagy rendszere kibővítése más magyarországi minőségügyi társadalmi szervezetek vezetőinek, illetve képviselőinek bevonásával. Ennek a későbbiek során még pontosabban körvonalazandó perspektívának a mérlegelése és kibontakoztatása azonban csak abban az esetben képzelhető el, hogy ha a most kialakításra kerülő szervezett együttműködés az EOQ MNB és a MMT között a nemzeti minőségügy alapvető érdekeit hatékonyan szolgálja és a tagság érdekeinek, elvárásainak megfelel.

ROMÁNIA NEMZETVÉDELMI MINISZTERIUM ÉS A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG HONVÉDELMI MINISZTERIUM EGYÜTTMŰKÖDÉSÉNEK LEHETŐSÉGEI A KATONAI MINŐSÉGÜGY TERÜLETEIN

*Mikula László*¹

Bevezető

A XIX-XX. századi ipari forradalmak a különböző társadalmi berendezkedésű országok kormányait más és más módon mobilizálták a lakossági szükségletek kielégítésére. A piac jelképes, ösztönös, önszabályzó, részben beavatkozó és a tervutasítás jellegét aszerint hordozta magán, amilyen módon a piac szereplői magukra nézve kötelezőként elfogadták. Ez a kényszer határozta meg, hogy a termékminőség, mint piacon maradási kényszer vagy mint az alapellátás elveit, a társadalmi fejlődés egy magasabb fokán, ún. "szükséges rossz", tényező. A társadalmi kövületek piacosodása hozta magával azt az igényt, hogy a Magyar Katonai Minőségügy, a nyugati országokban több évtizede alkalmazott elvei iránymutatását követve, a közép-kelet európai és kelet-európai országok felé is egységes elvi alapokon kíván nyitni és együttműködni. Erre szolgál példaként a Románia Nemzetvédelmi Minisztérium Fegyveres Erők Beszerzési és Logisztikai Főosztályával tervezett együttműködés.

Románia Nemzetvédelmi Minisztérium a Katonai Tanúsítási, Akkreditálási és Felügyeleti Testület (OMCAS)

Románia, a többi volt szocialista országhoz hasonlóan, erőfeszítéseket vállal az európai és euro-atlanti, katonai, politikai és gazdasági szervezetekbe való beintegrálódáshoz. Románia az első országok között volt, aki csatlakozott a Partnerség a Békéért programhoz. A Román Fegyveres Erők pedig napjainkig sikeresen vettek részt a NATO erőkkal közös gyakorlaton.

1 Mikula László mk. alezredes, a HM Beszerzési Hivatal Minőségbiztosítási Igazgatóság Termékellenőrzési osztályvezetője

Románia figyelemre méltóan működött és működik együtt az IFOR és SFOR erőkkel Boszniában és az egykori Jugoszlávia területén.

Jelentős átszervezések történtek a Román Fegyveres Erőknél a NATO követelmények honosítására és a meglévő haditechnikai eszközök modernizálásával közelebb kerültek a nyugati hadseregek színvonalához.

A katonai rendeltetésű termékek előállítására irányuló tevékenységek összetettsége és ezen termékek különleges fontossága a fegyveres erők hadrafoghatóságának, harckészültségének növelésében és együttműködési (interoperabilitás) feltételeinek javításában; valamint az az elvárás, hogy Románia is NATO taggá váljon szükségessé tett néhány szervezeti és működési feltétel biztosítását, amelyek kötelező követelményként írják elő a fegyveres erők szállítói számára, hogy termékeiket egy olyan minőségbiztosítási rendszerben állítsák elő, amelyet a Nemzetvédelmi Minisztérium tanúsított.

Erre a célra lett létrehozva a Nemzetvédelmi Minisztériumon belül az OMCAS, azzal a feladattal, hogy értékelje a fegyveres erők számára termékeket szállítókat és szolgáltatást végzőket minőségbiztosítási rendszerek, termékeik és a minőségbiztosításért felelős személyzet, valamint vizsgálólaboratóriumaik és gyakorló lőterek tanúsítására és akkreditálására.

Az OMCAS szervezete megfelel az EN 45000 európai szabványsorozat legtöbb követelményének a tanúsító és akkreditáló testületek vonatkozásában. Azonban jelentős az eltérés néhány területtel kapcsolatban, mint például a minőségbiztosítási függetlenség és az OMCAS szolgáltatásokban való szállítói hozzáférés.

Ezeket az eltéréseket az OMCAS katonai jellege és az a tény tette szükségessé, hogy a tanúsítás és az akkreditálás egyaránt díjmentes. Az OMCAS tanúsításához vagy akkreditálásához a fegyveres erőknek termékeket szállítók vagy potenciális termékszállítók, illetve szolgáltatást nyújtók juthatnak hozzá.

Az OMCAS tevékenységét a fegyveres erők **Beszerezési és Logisztikai Főosztálya** koordinálja. A fegyveres erők Beszerezési és Logisztikai

főosztályvezetője,- államtitkár - jogosult a tanúsítás vagy akkreditálás megadására, felfüggesztésére vagy visszavonására.

Az OMCAS által végzett tanúsítási és akkreditálási tevékenység olyan referencia dokumentumokon alapszik, mint az ISO 9000-es nemzetközi szabványsorozat, az EN 45001 Európai Szabvány, a katonai és termék szabványok és a Nemzetvédelmi Minisztériumra vonatkozó speciális követelmények.

A teljes tevékenység eljárási utasításokban van részletezve, amelyek **két**, az OMCAS tevékenységét meghatározó **általános dokumentumon alapulnak**.

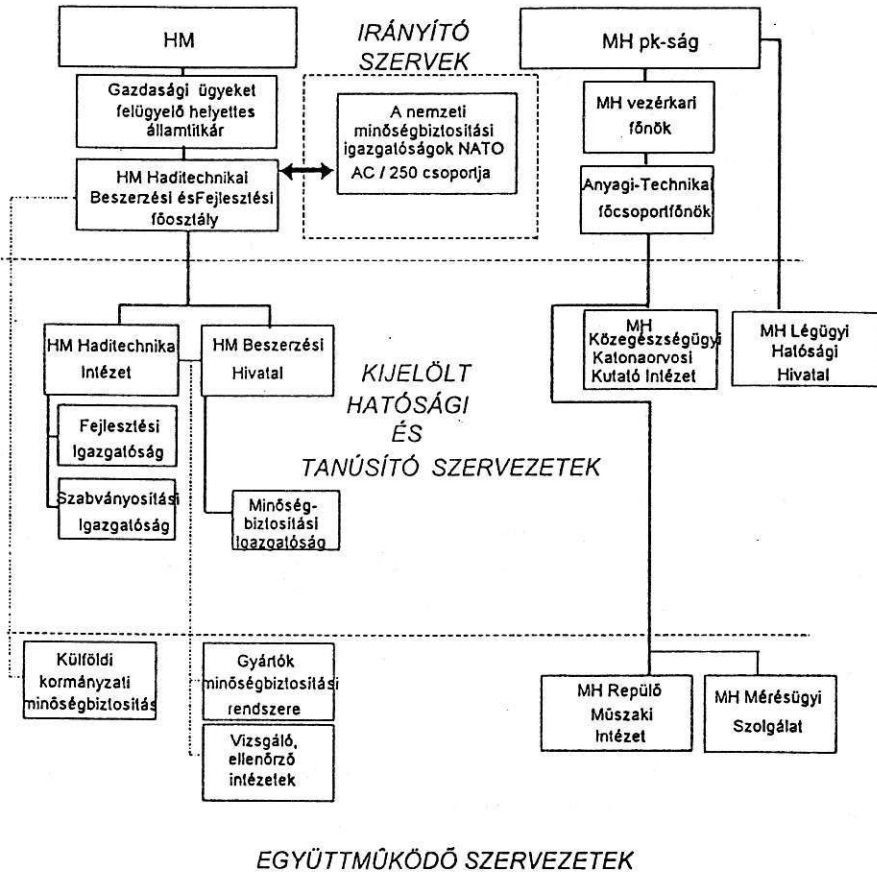
Ezek:

- 1.) a Nemzetvédelmi Minisztérium szállítóinak tanúsítására\akkreditálására vonatkozó általános szabályok;
- 2.) a minőségbiztosítási rendszerek, a termékek és a személyzet tanúsítására, valamint a vizsgáló laboratóriumok és gyakorló lőterek akkreditálására vonatkozó követelmények.

Az értékeléseket az OMCAS, államilag felkészített és tanúsított hivatal végzi, amelyben függetlenített auditorok tevékenykednek. Az OMCAS a Védelmi Minisztérium más főosztályain alkalmazott műszaki szakemberek és szakértők munkáját is igénybe veszi kölcsönösségi alapon. Az auditorok az ISO 10011 Nemzetközi Szabvány követelményei szerint lettek felkészítve és tanúsítva.

Az OMCAS rendszeres felügyeleti tevékenységet végez annak megállapítására, hogy a tanúsított/akkreditált szállítói folyamatosan teljesítik-e a tanúsítási/akkreditálási követelményeket. Az OMCAS intézkedéseket tesz a tanúsítás/akkreditálás felfüggesztésére, vagy visszavonására abban az esetben, ha a szállító már nem teljesíti az előírt követelményeket.

A Magyar Honvédség minőségügyi intézményrendszere



A szállítónak fellebbezési joga van az OMCAS, ránézve hátrányos döntéseivel szemben.

Az OMCAS tevékenységében az első lépést a minőségbiztosítási rendszer tanúsítása képezi, mivel ez kötelező előfeltétele a termékek és a személyzet tanúsításának.

Valamely potenciális szállító értékelésénél és minőségbiztosítási rendszereinek tanúsításánál követendő lépések a következők:

- szállítói folyamodvány a tanúsításért;
- a tanúsításra vonatkozó OMCAS dokumentumoknak a szállító rendelkezésére bocsátása;
- a szállító előzetes értékelése;
- a szállító minőségbiztosítási rendszerére vonatkozó dokumentumok elemzése;
- helyszíni értékelés;
- tanúsítás odaítélése;
- felügyelet;
- ismételt értékelés.

A román hadiipar katonai termékeket más országokkal együttműködve gyárt és javít. Ilyen esetekben a minőségbiztosításra, a felügyeletre és a felelőségek kijelölésére **kétoldalú kormány szintű megállapodások** teremtik meg az alapot. A kétoldalú Kormányzati Minőségbiztosítási eljárások tartalmi vonatkozásait **a két ország katonai minőségbiztosítási szakemberei** és az ide vonatkozó Nemzetközi Szabványok iránymutatói körvonalazzák.

Az OMCAS tanúsítást ad és felügyeletet biztosít az export célú katonai termékekre, ugyanolyan feltételek mellett, mint a saját fegyveres erők számára.

Az OMCAS együtt kíván működni más országokkal a célból, hogy kölcsönös szolgáltatásokat nyújtson és fejlesszen ki a védelmi célú termékek minőségbiztosítása és a terület személyzetének kölcsönös elfogadtatása tekintetében.

A Magyar Katonai Minőségügyi Rendszer

A Magyar Katonai Minőségügyi Rendszer feladata biztosítani a MH logisztikai folyamataiba bekerülésre tervezett, beszerzett, majd üzemeltetett és felhasznált technikai eszközök és anyagi javak, valamint szolgáltatások a hatályos jogi szabályozásoknak és a normatív dokumentumoknak megfelelő minőségét és megbízhatóságát, az emberi egészség védelmét, élet és vagyonbiztonságát, végül a ráfordítások és beszerzett értékek összhangját.

A feladatoknak megfelelően a Katonai Minősegbiztosításnak a logisztikai folyamatokhoz illeszkedve több egymástól jól elkülöníthető, de egymást feltételező fázisai és együttműködő szervezetei vannak.

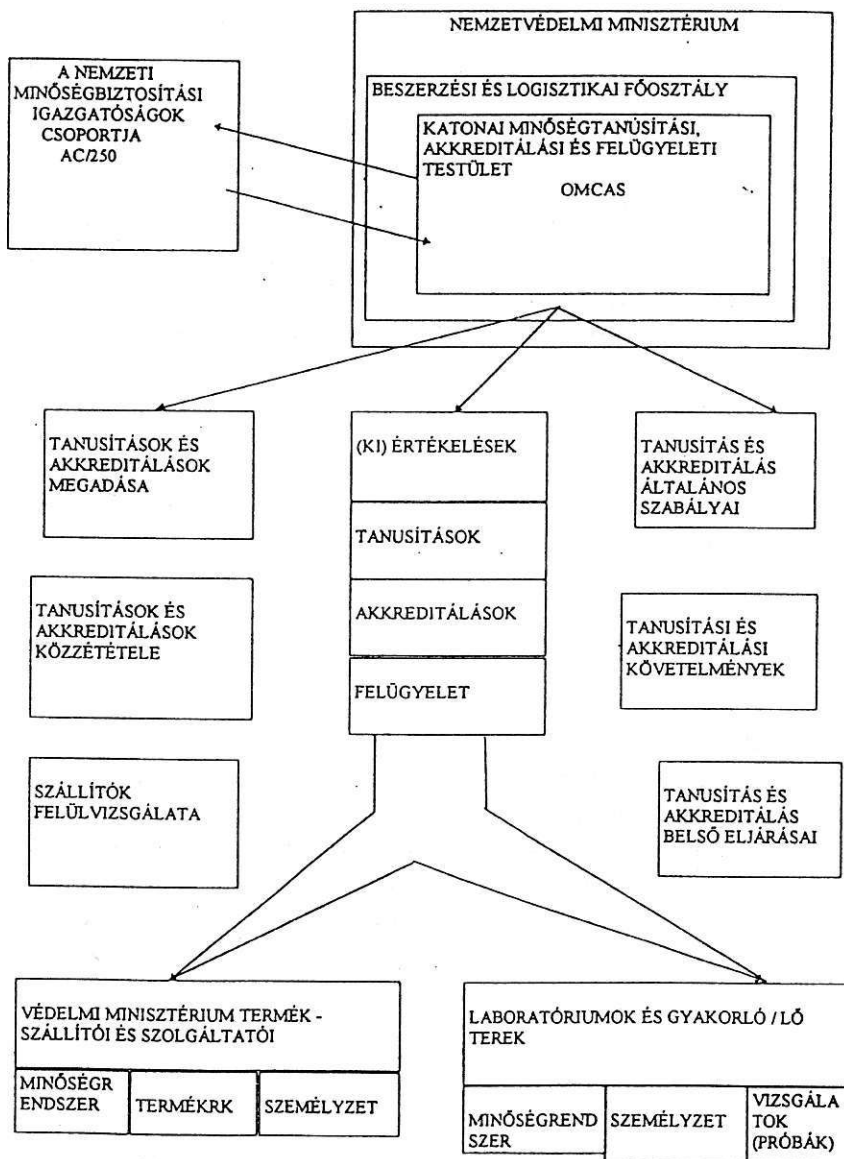
A minőség iránti felelősség nem osztható meg, de nem is adható a három fő résztvevő egyikének sem kizárólagosan:

- A MH felsőszintű gazdálkodó szerveinek elsődleges felelőssége a szükségletek meghatározása;
- A HM fejlesztő és beszerző szervezet felelőssége, hogy lefordítsa a katonai felhasználási igényeket a megfelelő műszaki, minőségi követelményekre és a legmegfelelőbb partnerrel szerződést kössön;
- A szállítónak az a felelőssége, hogy a szerződés követelményeinek megfelelő minőségű terméket gyártson, vagy szolgáltatson.

A katonai minősegbiztosítással szemben támasztott általános követelmények kielégítéséhez alkalmazott elvek és struktúra:

- 1.) Országunkban törvény és kormányrendelet felhatalmazása alapján HM rendelet szabályozza a katonai minőségügyi rendszer működését;
- 2.) A rendszer irányítása és vezetése a HM gazdasági felügyelő helyettes államtitkár hatáskörébe tartozik;
- 3.) A HM Haditechnikai Fejlesztési és Beszerzési Főosztály felelőssége, hogy a katonai igény megjelenésétől az igény kielégítéséig tartó fázisokban jelen legyen a katonai minősegbiztosítás képviselője;

- 4.) A Főosztály a nemzeti minőségügyben képviseli a katonai minőségügyet, vizsgálja és értékeli a vonatkozó törvények, jogszabályok érvényesülését és hatásait. Koordinálja a nemzeti és nemzetközi szervezetekkel való együttműködést. Kidolgozza a katonai minőségbiztosítás feladatait, felügyeli a végrehajtó szervezetek működését. Szabályozza a katonai minőségügyi oktatás-kutatás-fejlesztés tevékenységét.
- 5.) Az intézményes feladatokat a HM Beszerzési Hivatal és a HM Haditechnikai Intézet, valamint a Magyar Honvédség Szolgálati Főnökségek végzik, amelyek a minőség szabályozás rendszerének, a termékek megfelelőségének ellenőrző, vizsgáló és tanúsító szervei, a katonai szabványosítás és mérésügy feladatait végrehajtó szervei.
- 6.) Az intézmények jogköre kiterjed a hadiipari és hadfelszerelési cikkek **minőségére vonatkozó előírások kiadására és betartásának ellenőrzésére:**
 - a.) A vizsgáló szervezetek feladata a vonatkozó követelmények és normatívák szerint a vizsgálat végrehajtása az eredmények és megállapítások dokumentálása;
 - b.) A tanúsító szervezetek feladata a vizsgálati eredmények és megállapítások összehasonlítása az előírásokban foglaltakkal, a minősítés, a megfelelőség vagy nem megfelelőség megállapítása és tanúsítása;
 - c.) Az engedélyező szervek feladata a tanúsítás eredménye alapján a gyártás, beszerzés, használatbavétel, rendszerbeállítás, üzemeltetés, stb. engedélyezése;
 - d.) A felügyeletet ellátó szervezet folyamatos minőségfelügyeletet, a termék sajátosságai által megkívánt gyakoriságú megfelelőség felügyeletet és ellenőrzést lát el a szállító telephelyén.



A HM minőségügyi szervezetei nincsenek tanúsítva és akkreditálva, a szervezetek személyzete azonban a Magyar Szabványügyi Hivatal **minőségügyi szakértői tanúsítvánnyal** rendelkezik. E szervezetek tagjai a Nemzeti Akkreditáló Testületnek, a Magyar Szabványügyi Testületnek és a Magyar Minőség Társaságnak, amely a nemzeti minőségügy nonprofit társadalmi szervezete.

Az OMCAS és a Magyar Katonai Minőségügyi Szervezetek lehetséges együttműködési területei

A NATO konzultációk, Minőségbiztosítási Igazgatók AC/250 Főbizottsági ülések bebizonyították, hogy minden NATO tagország és a Békapartnerségi együttműködésben résztvevő országok **a saját nemzeti minőségügyi rendszerére támaszkodva alakította ki és működteti** a katonai logisztikai folyamatok minőségbiztosítási intézményét, határozza meg jogállását, irányelveit, feladatait.

Nem történt ez másképpen hazánkban sem és Romániában sem. A cél, hogy a két ország katonai minőségbiztosítási szervezetei, szakemberei **megtalálják a közös együttműködési utat, módot, formát és nyelvezetet:**

1.) Kétoldalú minőségügyi tájékoztatási rendszer kiépítése és működtetése.

Mindkét ország katonai minőségügyi szervezetei a rendszerváltás óta nagyot léptek előre a NATO országok azonos feladatkörrel foglalkozó szervezetei struktúrájának, módszereinek a megismerésében. Természetesen mindkét oldalon más és más jellegű tapasztalatok halmozódtak fel és kerülnek napjainkban is alkalmazásra. Ezért lenne célszerű ezt a tájékoztatási rendszert **"élővé"** tenni, ami lehetőséget adna a kölcsönös tapasztalatok megismerésére.

2.) A két fél szervezeteinek kölcsönös bemutatása, a tevékenységek főbb területeinek megismerése

A katonai minőségügyért felelős szervezetek jelenlegi felépítését mindkét fél esetében a megváltozott nemzetközi katonapo-

litikai környezet, az országok belső gazdasági teherbíró képességének limitje és az új szemléletű NATO-nak való megfelelés alakította. A szervezetek és feladatok kölcsönös megismerése megteremtené az együttműködés elvi alapjait és a szervezeti elemek feladatainak kölcsönös ismeretein keresztül megvalósítható lenne a hatékony információcsere.

3.) Katonai minőségügyi jogszabály alkotói tevékenység tapasztalatainak cseréje

A katonai minőségügy szerves része a nemzeti minőségpolitikának, így a jogalkotói tevékenység is alapvetően a mindenkori gazdasági környezet és politikai akarat elvárásai alapján fogalmazódik meg. Országaink kinyilvánított szándéka az EU-ba való belépés, aminek alapfeltétele, hogy a szabályozó rendszer kompatibilis legyen a nemzeti sajátosságok figyelembevételével. A NATO-ba való belépés, az EU elvárásai és a nemzeti jelleg alakították ki azt a jogszabályi környezetet, amelyben országaink katonai minőségügyi szervezetei napjainkban tevékenykednek. Ennek kölcsönös megismerése és a tapasztalatok átadása emelné az együtt gondolkodás esélyét.

4.) A szakemberképzés módszereinek és tematikájának kölcsönös cseréje, tanulmányutak szervezése

A termékeknek a katonai elvárásoknak való megfelelése nem napjaink megfogalmazott elve. Generációk adták át azokat a szakmai fogásokat és tudást, amelyek a felhasználók biztonságát voltak hivatva igazolni. Így nem kellett teljesen új alapokról indulni, amikor a katonai minőségügy, mint ágazat illeszthetőségének kérdései kerültek megvitatásra a NATO megfelelő feladatköreivel.

A szakembereknek természetesen "egy nyelven" kellett beszélni, ami sok tanulást, képzést és útkeresést okozott ahhoz, hogy a NATO AC/250 Bizottsága 1996-ban elismerőleg nyilatkozzon a Magyar Katonai Minőségügy helyzetét bemutató előadásra. Mivel a NATO országokon belül a nemzeti minőségügy, így a katonai minőségügy is eltérő módszereket, követelményeket tart ma-

gára nézve követendőnek, célszerű lenne, ha szakembereink lehetőségét kapnának a kölcsönös véleménycserére.

5.) A román és magyar katonai exporttermékek és szolgáltatások gyártó ország általi katonai minőségbiztosításának felügyeletére és a felelősségek kijelölésére vonatkozó bilaterális megállapodások működtetése

A két ország földrajzi és geopolitikai helyzetéből adódóan a gazdasági kapcsolatok is hosszú idő óta gyümölcsözően alakulnak. Meg kell találni a katonai felhasználású exporttermékek a gyártó ország katonai minőségbiztosítási szervezetei általi felügyeleti, minőségellenőrzési, tanúsítási eljárási rendjének kölcsönös alapjait, az együttműködés szervezeti, személyi, informatikai, módszertani és dokumentációs követelményrendszerét, amit kormányközi megállapodás kell, hogy rögzítsen.

Viszonosság hiányában a HM illetékes államtitkára dönt az igény teljesítéséről és az eljárás rendjéről (felszámítandó költségek, finanszírozás, stb.). Beszerzés minőségbiztosítási igény esetén a HM Beszerzési Hivatal, fejlesztéssel kapcsolatosan a HM Hadi-technikai Intézet köt szerződést.

6.) Minőségügyi tudományos együttműködés:

A Magyar Katonai Minőségügy mindig húzóerőt képviselt a Nemzeti Minőségügy porondján. Időben felismerte, hogy a jövő minőségügyi kérdései az Egyesült Európa által megfogalmazott minőségügyi elvárásokban kerülnek megválaszolásra, így a katonai minőségügy elismert helyet és tekintélyt vívott ki magának hazánkban.

Ez az út nem volt egyszerű és könnyű, mert a termékeket előállító gazdasági formációk inerciája és alkalmazkodó képessége eltérő határértéket mutattak, de mindaz az ismeretanyag, követelményrendszer, amelyek publikáció folytán ismertté váltak és a gazdasági versenyből adódó kényszer, a gazdaság résztvevőit helyes irányba állította. A Katonai Minőségügy elismert szakemberei több tudományos publikációval járultak hozzá e pozitív folyamat létrejöttéhez és célszerű lenne kölcsönösségi alapon ezeket megvitatni illetve tanulmányozni.

A QS 9000 ÉS A NATO BESZÁLLÍTÓI RENDSZEREK SAJÁTOSSÁGAI

*Füredi László,
Soltényszky László¹*

Bevezetés

A Magyar Honvédség Magyarországon a legnagyobb gépjármű üzem-bentartó szervezet, amelynek jelentős mennyiségű fődarabra, részegy-ségre, alkatrészre van szüksége a sajátos feladatainak ellátása céljából.

Magyarországon ma mintegy 300 cég foglalkozik járműalkatrész gyártás-sal. 1996. évben megközelítőleg 80-90 milliárd forint termelési értéket állí-tottak elő járműalkatrészből Magyarországon, ennek több mint 50 %-a expor-tra került. Az export döntően a fejlett ipari országok és ezen belül Nyu-gat-Európa felé irányult.

Ebben az iparágban is - hasonlóan az ipar többi részéhez - a munka-erő költség, a bérek a fejlett ipari országoknál szokásoshoz viszonyítva alacsonynak mondhatók. Részben ennek, részben a kedvező üzletpoliti-kai légkörnek, valamint a munkaerő jó szakképzettségének, a kedvező földrajzi elhelyezkedésnek és a járműalkatrész-gyártásban szerzett tapasztalatoknak köszönhetően az elmúlt 5 év távlatában jelentős, ezen ipará-gat érintő beruházásokra került sor, ami jelenleg is folytatódik.

A magyar alkatrészgyártó ipart korábban majdnem kizárólagosan a haszongépjármű, illetve a buszgyártáshoz illeszkedő termékkör jellemez-te, ezen túl néhány vállalatnál a KGST szakosodás függvényében meg-valósuló kooperációs termelés. Az iparág jelentősen átalakult, jelenleg a személygépkocsi alkatrészgyártás a domináns.

1 Füredi László ny. ezredes, a Magyar Minőség Társaság minőségügyi szakértője,
Soltényszky László őrnagy, a HM Beszerzési Hivatal Minőségbiztosítási Igazgatóság Rend-szertanúsító Osztály főelőadója

Néhány konkrét adat erről (az adatok millió DM-ben)

Projekt	1990-91	1992-93	1994-95	1996	1997-98
GM Opel	390	0	257		
Magyar Suzuki	300	23	28		
Ford	120	43			
Audi	0	550			180
Volkswagen	80				
Mercedes-Benz	0	67			
További (pl.: ITT)		200			

A gyártóképeség mai leterheltsége Magyarországon fődarabra, rész-egysége, alkatrésze, busz és haszongépjármű esetében 80-85 %-os, a személygépjármű esetében 60-65 %-os. Jelenlegi helyzetre jellemző, hogy a technológiák egy jelentős része új és nagy arányú a külföldi know-how és licence megjelenése.

Az iparág produktumain belül nagy volumenű a sajtolt és forgácsolt technológiával előállított alkatrészek gyártása. Jelentős a könnyűfém-, a műanyag- és gumi komponensek részaránya. A termékösszetételben a járműelektronika és járműelektromossági részegységek aránya is figyelemre méltó. Ezek azok a területek, ahol az utóbbi években a jelentősebb fejlesztések megtörténtek Magyarországon.

Ezen bevezető után megfogalmazható azon elvárás, hogy - amely piaci kényszert is jelent - a beszállítók megfelelő követelményrendszert elégítsenek ki az alkatrész-, főegység- és alapanyag gyártás stb. területén. Ilyen követelményrendszer a járműgyártás esetében elfogadott és alkal-

mazott QS 9000,² amely a rendszer értékelésére a QSA-t³ határozza meg részdokumentumként.

A Magyar Honvédség eszközparkjának fenntartási feladatai folyamatosságának érdekében beszerzési tevékenysége során kell megfogalmazza azokat az igényeit, amelyeket az eszközökkel, a fődarabokkal, a részegységekkel, az alkatrészekkel szemben támaszt. A beszerzési követelmények egységesítése céljából a polgári területen a gépjárműiparban már működő QS 9000 vagy a katonai területen a NATO AQAP⁴-kben megfogalmazott követelményeket lehet figyelembe venni.

A két követelményrendszer együttes alkalmazása a lehetséges megoldás ma Magyarországon. Az AQAP-k és a QS 9000 együttes alkalmazása a NATO követelményekkel való illetve, a polgári szféra gépjárműiparban alkalmazott követelményekkel való harmonizálását teszik lehetővé a HM és a Magyar Honvédség beszerzési követelményeinek meghatározásakor.

Ahhoz, hogy az együttes alkalmazásról beszéljünk meg kell vizsgálni e két követelményrendszer egyezőségét, különbözőségét. Cikkünkben erre kívánunk rávilágítani.

-
- 2 QS 9000 az autóiipari beszállítók követelményrendszere, alapja az ISO 9001:1994, de ezen túlmenően további követelményeket támaszt a beszállítók minőségrendszerével, minőségügyi tevékenységével szemben mint
 - az alkatrészek jóváhagyási eljárása;
 - a tevékenység folyamatos javítása;
 - a gyártóképesség vizsgálata;
 - a hibák megelőzése;
 - a megrendelő vállalatra jellemző követelmények megfogalmazása;
 - a vevői elégedettség minden eszközzel való biztosítása;
 - a keresztfunkciós teamek alkalmazása;
 - eljárás kialakítása a vevő szabályainak, eljárásainak, illetve az azokban bekövetkezett változások kezelésére,
 - 3 QSA (Quality System Assessment), a minőségi rendszer értékelése a vállalat megmérettetésének eszköze. Felhasználható a szállító önértékelésére (első fél értékelése) és a megrendelő (második fél értékelése) által végzett értékelésre is. Az értékelés három lényeges fázisból áll:
 - dokumentáció (dokumentáció audit) vizsgálata;
 - helyszíni vizsgálat (helyszíni audit)
 - értékelés és jelentés
 - 4 AQAP (Allied Quality Assurance Publications) NATO MAS (Katonai Szabványosítási Ügynökség) által kidolgozott dokumentumok rendszere. A NATO minőségbiztosítással kapcsolatos követelményeit foglalja egységes rendszerbe, amelyeket az érdekeltek nemzetek az alkalmazásukra vonatkozó megállapodásban (STANAG 4108) fogadtak el és léptettek életbe.

QS 9000 autóipari beszállítói követelményrendszer

Az ISO 9000 szabványsorozat nemzetközileg elfogadott minőségügyi rendszerkövetelményeket meghatározó szabványok. Mind a nagy, közepes és kis vállalatok az ISO 9000 szabványsorozat valamelyik rendszer követelmény szabványának (ISO 9001, ISO 9002 vagy ISO 9003) megfelelő minőségi rendszerek kiépítésén, fenntartásán dolgoznak. Jelenleg az ISO 9001, 9002, és 9003 szabványoknak való megfelelés a kulcsa a nemzetközi piacokon való versenyképességnek.

Azon vállalatok, amelyek ISO 9001, ISO 9002, illetve ISO 9003 tanúsítvánnyal (első-, második- illetve harmadik fél általi tanúsítás) rendelkeznek, egy alapkövetelményeknek megfelelő minőségügyi rendszert működtetnek.

Ez kiküszöböli azt a lehetőséget, hogy az ISO 9000 szabványokat alkalmazó országoknak különböző szabványai, különböző követelményei legyenek.

Habár az ISO 9000 szabványsorozat nem garantálja a minőségi termékek előállítását, de meghatározza azokat a kritériumokat, amelyek alapján jó minőségű termék vagy szolgáltatás folyamatosan elvárható. A minőségügyi rendszerszabványok nem termékspecifikusak, alkalmazhatóak mind a gyártó, mind pedig a szolgáltató iparban. Ezek a szabványok nem specifikálják a vállalat minőségbiztosítási eljárásainak hogyan kell megjelenniük, viszont kötelezővé teszik az alkalmazóiknak, hogy definiálják a minőségügyi eljárásaikat, dokumentálják folyamataikat, illetve igazolják azt, hogy tevékenységük a szabályozásaiknak megfelel.

A QS 9000 minőségügyi rendszer követelmények 1994. szeptemberében kerültek kiadásra. Ebben az alap minőségügyi rendszer elvárásokon felül megfogalmazásra kerültek az autóipar, egyéb alkatrész és anyaggyártó, külső és belső beszállítók részére (ebbe beletartoznak a hőkezelést, egyéb felületi megmunkálást stb. végző vállalatok) a kiegészítő követelmények.

A QS 9000 követelményrendszer alapját az ISO 9001 szabvány képezi, ezen kívül még több mint 160 egyéb követelményt is tartalmaz.

A QS 9000 követelményrendszer három részre tagolódik:

- 1. Az első fejezet az ISO 9001-es szabvány pontos szövegét tartalmazza kiegészítve az autógyártás/alkatrészgyártás követelményeivel.
- 2. A második fejezet további követelményeket tartalmaz az ISO 9001 szabvány hatáskörén túlmenően, amelyek közősek az autógyártókra.
- 3. A harmadik fejezet vevő-specifikus követelményeket tartalmaz, amelyek egyedi követelmények.

Megjegyzendő, hogy a nagy autógyárak, illetve felhasználók elvárják az ISO 9001 vagy 9003 szabványok szerinti minősítést a szállítóikkal szemben és 1997. december 31-től kezdve az új beszállítóktól megkövetelik a QS 9000 követelményrendszer szerinti megfelelést.

Az AQAP katonai minőségbiztosítási követelményrendszer

Az AQAP-k témakörüknek megfelelően két csoportra oszthatók:

- szerződéses típusúak, és
- tájékoztató típusúak.

A vásárolt termékek minőségébe vetett bizalom erősítése céljából a NATO nemzetek saját Kormányzati Minőségbiztosítás rendszereket fejlesztettek ki. Ehhez kapcsolódóan a Nemzeti Fegyverzeti Igazgatók AC/250 jelű bizottsága kidolgozott egy dokumentum sorozatot a fenti koncepció bevezetésére, ez az AQAP sorozat. A kölcsönös elfogadhatóság biztosítása érdekében jött létre a STANAG 4108 Szabványosítási Megállapodás, amelyben életbe léptetik a Szövetséges Minőségbiztosítási kiadványokat.

A legfontosabb AQAP-k a szerződéses típusúak. Ezek megkövetelik a szállítótól, hogy a szerződéssel kapcsolatban minőségbiztosítási rendszer elemek létrehozásának és működésének objektív bizonyítékát szolgáltatassák, amelyek a Nemzeti Minőségbiztosítási Hatóság számára szükségesek az elégséges bizalom nyújtásához, hogy a termék a szerződéses követelményeket kielégíti.

Az AC/250 bizottság a kor követelményeit szem előtt tartva alakította ki a 100-as sorozatjelű szabályozást, figyelembe véve a polgári szférában már működő ISO 9000 szabványcsalád követelményeit. Az AQAP-ok a megfelelő ISO szabványok összes követelményét hivatkozás formájában és szükség szerinti NATO kiegészítéseket tartalmazzák.

Az AQAP-ok megnevezik a minőség szabályozási követelményeket, és ezáltal a vásárló számára a minőségbiztosítás ellátását is. A folyamatos minőség javítás elve, habár nincs külön NATO dokumentumban tárgyalva, pontosan olyan fontos elv, mint a minőség szabályozás és minőségbiztosítás. Bármely minőség irányítási rendszerről van is szó, mindhárom elvet át kell ölelje.

Az AQAP-k alkalmazások arra, hogy ami jó és már kitalálták, azt már ne találjuk fel újra, csak a kiegészítő követelményeket tartalmazzák az ISO minőségügyi rendszerszabványok aktuális pontjaira hivatkozva.

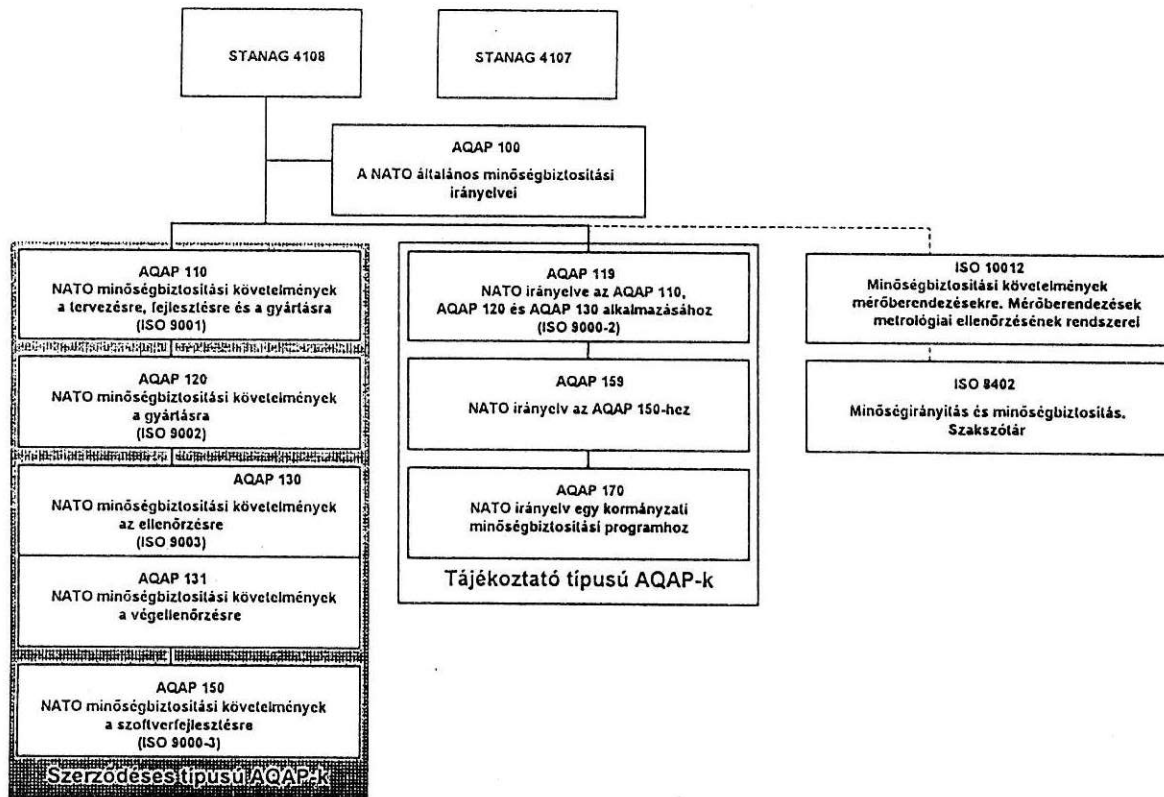
A sorból kilóg az AQAP 131, amely egy minimum minőségbiztosításról rendelkezik a végtermékre. Ez az AQAP nem támaszkodik azonos tárgyú ISO szabványra.

Az AQAP 170 irányelveket rögzít a kormányzati minőségbiztosítás STANAG 4107⁵ feltételek szerinti vezetéséhez és támogatja a NATO nemzetek közötti Kormányzati Minőségbiztosítás gyakorlati összehangolását. Ez a követelményrendszer teszi lehetővé, hogy a katonai beszállítókkal szemben támasztott követelményrendszer (AQAP) és egy polgári területen működő önkéntes alkalmazású követelményrendszerrel (QS 9000) között összehasonlítást végezzünk.

Az AQAP-k egységes alkalmazását a NATO (mint regionális követelmények) tagállamainál ugyanúgy önkéntes alapon, mint a QS 9000 regionális követelményeit (autó és alkatrészgyártók) a tagok egyhangú elfogadása alapján a NATO tagállamok szabványosítási megállapodása

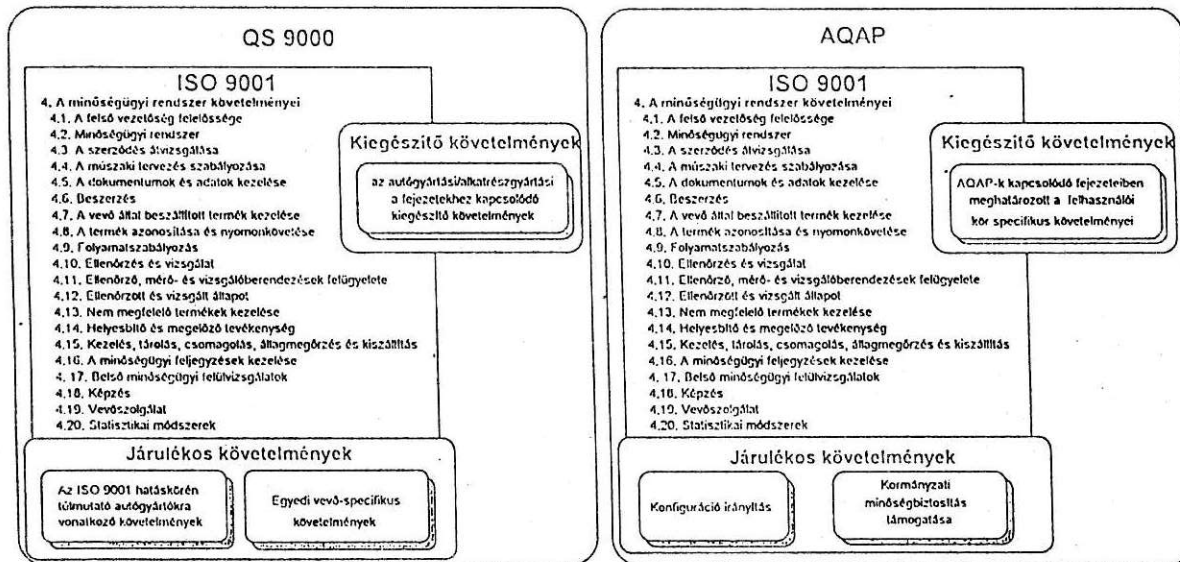
5 STANAG 4107 NATO tagállamok szabványosítási megállapodása a Kormányzati Minőségbiztosítás Kölcsönös Elfogadásáról. Célja: Lefektetni azon eljárásokat, meghatározásokat és feltételeket, amelyek alapján katonai termékek és szolgáltatások kölcsönös kormányzati minőségbiztosítását egy NATO ország nemzeti hatósága elvégezheti egy másik NATO ország vagy NATO szervezet kérésére.

A STANAG-ok AQAP-k és az ISO szabványok kapcsolata



1. ábra

A gépjárműipari polgári és a katonai minőségbiztosítási követelmények összehasonlítása



2. ábra

a Szövetséges Minőségbiztosítási Kiadványokról (STANAG 4108) teszi kötelezővé.

AQAP és a QS 9000 követelményrendszerek sajátosságai és azonosságai:

- Beszállítói követelményeket határoz meg;
- Egységes regionális követelményrendszer;
- ISO 9000 szabványsorozaton alapszik és mellérendel plusz követelményeket;
- Egyaránt vonatkozik külső és belső szállítókra;
- A kiegészítő követelmények módosíthatók a csatlakozó - létrehozó - szervezetek részéről;
- QS 9000 és az AQAP követelményrendszere a csatlakozó – létrehozó – szervezetek korábbi beszállítói követelményeit helyettesíti;
- Itt is érvényes a folyamatos szintentartás és fejlesztés;
- Egységes elfogadási rendszert működtet.

Befejezésül

A fentiek alapján megállapítható az összefüggés a katonai és autói-pari beszállítók követelményrendszere között.

Mivel mindkét követelményrendszer alapját a nemzetközi ISO 9001, 9002, illetve 9003 szabványok képezik, mint rendszerkövetelmények az együttes alkalmazásuk könnyen megvalósítható. A QS 9000 a gépjárműiparban alkalmazott kiegészítő követelményeket az AQAP-k a katonai beszállítókkal szemben támasztott követelményeket tartalmazza.

A két követelményrendszer együttes alkalmazásával a katonai beszállítók felé egy olyan követelmény-együttes hozható létre járműipari területen, amely a követelmények meghatározásánál jól alkalmazható és a követelmények magas szintje biztosítható a magasabb felhasználói igényekhez. A beszállítók számára egy magasabb piaci - szakági elismertséget biztosíthat a két követelményrendszer együttes alkalmazása, illetve az azoknak való megfelelés.

Szükségtelenné válik a sok-sok egymástól független beszállítóval szemben külön-külön követelmények kidolgozása és alkalmazása. Az egységes alkalmazása (dokumentumok tartalmi követelményei, a minősítés követelményei, szabályozott eljárásrendek, stb.) az alkalmazók számára az áttekinthetőséget, a határok átjárhatóságát biztosítja.

Felhasznált irodalom:

1.) Mi, Micsoda a Minőségügyben? Korszerű minőségügyi fogalmak és betűszavak. GTE Ipari Minőségi Klub 1997.

2.) Autóipari beszállítók új követelményrendszere: A QS 9000 rendszer. MMT Minőségbiztosítási Vezetők Fóruma 1996.

3.) *Magyar János nyá.mk.ezds.:* A HM EI RT speciális helyzete a hadiipari rendszerben. A minőségügy speciális kezelése c. előadásának fóliái. MMT Minőségbiztosítási Vezetők Fóruma 1997.

4.) Minőségügyi Hírek 1/1996. GTE Ipari Minőség Klub 1996.

5.) *Dr. Róth András:* Az autóipari beszállítók új követelményrendszere: A QS 9000 rendszer rövid ismertetése MMT szórólap

6.) AQAP 100, 110, 119, 120, 130, 131, 150, 170 NATO dokumentumok

7.) STANAG 4107 és 4108 NATO szabványosítási megállapodások.

MINŐSÉGÜGYI KÖZLEMÉNYEK

Füredi László¹

1.) 1997. június 02-án az MSZT/MB 901 Nemzeti Szabványosító Műszaki Bizottság megtartotta 2. ülését.

Több napirendet tárgyalt, ezek közül kiemelkedő volt az 1997. évi munkaprogram realizálása, illetve az ISO/TC 176 bizottság javaslatának megbeszélése.

TEL-AVIV-ban 1996. november 9-én az ISO/TC 176-os bizottság kidolgozta a minőségügyi szabványokkal kapcsolatos javaslatát 2000-ig, ISO/TC 176 N269 azonosító jelöléssel. A következő táblázat foglalja össze a jelenlegi és a 2000-re tervezett állapotot.

Dokument/ Dokumentum	Now/ Jelenleg	Interim/ a dokumentum fajtája	Future/ Jövő
ISO 8402	S	S	9000 (8402)
Key Concepts TR	TR3	R	9000, 9004/1
ISO 9000-1	S	S	Broch/9000(8402)
ISO 9000-2	S/DIS	S	9004/1
ISO 9000-3	S/DIS	S	9004/1
ISO 9000-4	S	to IEC	to IEC
ISO 9001	S	S	9001
ISO 9002	S	S	9001
ISO 9003	S	S	9001
ISO 9004-1	S	S	9004
ISO 9004-2	S	R	9004/1
ISO 9004-3	S	R	9004/1

1 Füredi László nyá.mk.ezredes, MSZT/MB 901 "MINŐSÉGIRÁNYÍTÁS ÉS MINŐSÉGBIZTOSÍTÁS" Nemzeti Szabványosító Műszaki Bizottság alelnöke

ISO 9004-4	S	R	S/TR/HB
ISO/CD 9004-8	CD	9004/1, Broch/TR3	Broch
ISO 10005	S	S,R (in 9004/1)	9004/1
ISO/DIS 10006	DIS	S	R
ISO 10007	S	S,R (in 9004/1)	9004/1
SME	HB	HB	Wdraw
Vision 2000	ISO Pub	R	Revised
Selection Chart	ISO Pub	R	Wdraw (New Broch)
ISO 10011	S	S	S
ISO 10012-2	FDIS	S/R	S (or with other part)
ISO 10012-1	S/WD	S/R	S (or with other part)
ISO 10013	S	S	Wdraw
new ISO 10013	NP	CD/R	9004/1 and/or TR
ISO 10014	FDIS	S/R	9004/1 and/or TR
ISO 10015	CD	R	9004/1 and/or TR
ISO 10016	WD	R	9004/1, 10013
ISO 10017	WD	TR3/R (in 9004/1)	TR3/over to TC 69

Rövidítések:

- NP- új javaslat
- WD - munkacsoport tervezet
- CD - bizottsági tervezet
- DIS - nemzetközi szabványtervezet
- FDIS - utolsó nemzetközi szabványtervezet
- S - szabvány
- R- felülvizsgálat
- WDRAW - visszavonás

TR -	műszaki beszámoló
Broch -	ISO brossure
ISO Pub -	ISO publikáció
HB -	kézikönyv

Megjegyzés:

1. A rövidítések a bizottságok angol munkanyelvéből eredően, az angol kifejezésekből kerültek.
2. A táblázatból láthatóan, a jelenlegi nagyszámú különálló szabvány helyett összevonások útján csökkenő számú, de bővebb tartalmú szabványt kívánnak létrehozni.
3. A jelenlegi modellszabványok helyett csak egyetlen, a teljes körű minőségrendszer szabványa marad meg.
4. Megjelenik egy új normatív dokumentum kategória, a Kézikönyv (Handbook).

2.) A MSZT/MB 901 Műszaki Bizottság 1997. évi feladattervében a következő áttekintő táblázatban kiemelten megjelölt szabványjavaslatok (J) kidolgozása szerepel.

A minőségirányítás és a minőségbiztosítás nemzetközi, európai és magyar nemzeti szabványai:

A szabvány címe	nemzetközi jelzet kiadás éve	európai jelzet kiadás éve	magyar nemzeti jelzet kiadás éve
Minőségirányítás és minőségbiztosítás. Szakszótár	ISO 8402: 1994	N ISO 8402: 1995	MSZ N ISO 8402: 1996
Minőségirányítási és minőségbiztosítási szabványok 1. rész: A kiválasztás és az alkalmazás irányelvei	ISO 9000-1: 1994	N ISO 9000-1: 1994 (az N 29000:1987 helyett)	MSZ N ISO 9000-1: 1994

A táblázat folytatása

<p>Minőségirányítási és minőségbiztosítási szabványok. 2. rész: Általános irányelvek az ISO 9001, ISO 9002 és ISO 9003 alkalmazásához</p>	<p>ISO 9000-2:1993 (ISO/DIS 9000-2)</p>	<p>előkészületben</p>	<p>-</p>
<p>Minőségirányítási és minőségbiztosítási szabványok. 3. rész: Irányelvek az ISO 9001 alkalmazásához a szoftverfejlesztés, -szállítás és -karbantartás területén</p>	<p>ISO 9000-3:1991 (CD/9000-3)</p>	<p>N 29000-3:1993</p>	<p>MSZ ISO 9000-3:1994</p>
<p>Minőségirányítási és minőségbiztosítási szabványok. 4. rész: Irányelvek megbízhatósági program irányításához</p>	<p>ISO 9000-4:1993</p>	<p>-</p>	<p>-</p>
<p>Minőségügyi rendszerek. A tervezés, a fejlesztés, a gyártás, telepítés és a vevőszolgálat minőségbiztosítási modellje</p>	<p>ISO 9001:1994</p>	<p>N ISO 9001:1994</p>	<p>MSZ N ISO 9001:1996</p>
<p>Minőségügyi rendszerek. A gyártás, a telepítés és a vevőszolgálat minőségbiztosítási modellje</p>	<p>ISO 9002:1994</p>	<p>N ISO 9002:1994</p>	<p>MSZ N ISO 9002:1996</p>

A táblázat folytatása

Minőségügyi rendszerek A végellenőrzés és a vizsgálat minőségbiztosítási modellje	ISO 9003:1994	N ISO 9003:1994	MSZ N ISO 9003:1996
Minőségirányításra és a minőségügyi rendszer elemeire vonatkozó irányelvek	ISO 9004:1987	N29004:1994	MSZ N 29004:1992
Minőségirányítás és minőségügyi rendszerelemek. 1. rész: Irányelvek	ISO 9004-1:1994	N ISO 9004-1:1994 (az N 29004:1987 helyett)	MSZ N ISO 9004:1J
Minőségirányítás és minőségügyi rendszerelemek. 2. rész: A szolgáltatás irányelvei	ISO 9004-2:1991	N ISO 29004-2:1993	MSZ ISO 9004-2:1993
Minőségirányítás és minőségügyi rendszerelemek. 3. rész: Irányelvek a feldolgozott anyagokhoz	ISO 9004-3:1993 ISO/DIS 9004-3	előkészületben	-
Minőségirányítás és minőségügyi rendszerelemek. 4. rész: Irányelvek minőségjavításhoz	ISO 9004-4:1993 ISO/DIS 9004-4	előkészületben	-
Minőségirányítás. A minőségtervezés irányelvei	ISO 10005:1995	-	-
Minőségirányítás. A konfiguráció-irányítás elvei.	ISO 10007:1995	N ISO 10007:1996	MSZ N ISO 10007 J

A táblázat folytatása

Minőségügyi rendszerek felülvizsgálatának irányelvei. Felülvizsgálat	ISO 10011-1:1990	N 30011-1:1993	MSZ N 30011-1993
Minőségügyi rendszerek felülvizsgálatának irányelvei. A minőségügyi rendszerek felülvizsgálóinak minősítési követelményei	ISO 10011-2:1991	N 30011-2:1993	MSZ N 30011-2:1993
Minőségügyi rendszerek felülvizsgálatának irányelvei. Felülvizsgálati programok iránnyítása	ISO 10011-3:1991	N 30011-3:1993	MSZ N 30011-3:1993
Minőségbiztosítási követelmények mérőberendezésekre. Mérőberendezések metrológiai konfirmálásának rendszere	ISO 10012-1:1992	N 30012-1:1993	MSZ N 30012J
Minőségügyi kézikönyv kidolgozásának irányelvei	ISO 10013:1995	-	MSZ ISO 10013J

3. / *A MAGYAR SZABVÁNYÜGYI TESTÜLET* elnöke a nemzeti szabványosításról szóló 1995. évi XXVIII törvény 17.§ 2 bekezdésében, valamint az MSZT Alapszabályának 12.§ 2.a) pontjában foglalt felhatalmazás alapján összehívta az MSZT 1997. évi Közgyűlését, 1997. május 14-én a Ráday Református Kollégium Dísztermébe.

A Közgyűlés az alábbi napirendi pontokat tárgyalta meg:

1. / Az MSZT 1996. évi tevékenységéről szóló beszámoló jóváhagyása

Előadó: *Dr. Konkoly Tibor*
MSZT elnöke

2. / Az MSZT 1996. évi mérlegének, illetve pénzügyi beszámolójának jóváhagyása

Előadó: *Jeney Csaba*
Pénzügyi Ellenőrző Bizottság alelnöke

3. / Az MSZT 1997. évi terve főbb előirányzatainak jóváhagyása

Előadó: *Pónyai György*
MSZT ügyvezető igazgatója

4. / A Pénzügyi Ellenőrző Bizottság 1997. évi munkatervének jóváhagyása

Előadó: *Jeney Csaba*
Pénzügyi Ellenőrző Bizottság alelnöke

5. / Javaslat az MSZT behajthatatlan követeléseinek rendezésére

Előadó: *Pónyai György*
MSZT ügyvezető igazgatója

6. / Javaslat az MSZT hitelfelvétel szabályozására

Előadó: *Pónyai György*
MSZT ügyvezető igazgatója

7. / Egyebek

Előadó: *Dr. Konkoly Tibor*
MSZT elnöke

A Közgyűlés alapos vita után kiegészítésekkel fogadta el, szótöbbséggel a napirendi pontokban elhangzott előterjesztéseket.

Az első napirendi pontban - az MSZT 1996. évi tevékenységéről szóló beszámoló - az MSZT feladatainak teljesítése között kiemelt fejezetként szerepel a *KATONAI SZABVÁNYOSÍTÁS* (2.6. pont)

E témakörben a beszámoló az alábbiakban összegezte az 1996. évi tevékenységet:

A katonai szabványosítás szabályairól szóló 63/1996. (V.3.) Korm. rendelet 4.§ -ának (1) bekezdése alapján 1996. májusában a Honvédelmi Minisztérium irányításával újjászervezték a **Katonai Szabványügy Koordinációs Bizottságot** (a továbbiakban: KSZKB), amely koordinációs és javaslattevő testületként tevékenykedik a katonai szabványosítás kormányzati feladatainak összehangolásában.

A KSZKB négy munkacsoportot hozott létre a katonai szabványosítás 1997. évi és középtávú programja fő irányainak meghatározására. A NATO-hoz való csatlakozás előkészítésének és a zavarmentes együttműködési képesség megteremtésének érdekében *a négy fő irány a következő:*

1. / Az adatátvitel és a hálózati csatlakozások követelményrendszere (amely térképészeti és geodéziai témákat is tartalmaz).
2. / Elektromos és elektronikus berendezések elektromágneses kompatibilitása és a rádióadó-vevő berendezések alapkövetelményei.

- 3./ A vegyivédelmi eszközök, tűzvédelmi és a mérgező harcanyagok elleni védekezés követelményeinek meghatározása a NATO előírásaival egyeztetve.
- 4./ A szállítással és csomagolással kapcsolatos NATO STANAG-ok honosítása.

A KSZKB az 1997. évi katonai nemzeti szabványosítási feladatok finanszírozására javaslatot tett 18 millió Ft-nak a HM költségvetésében e célkra való előirányozására, amit a parlament jóvá is hagyott.

A katonai szabványosítási tevékenységben a polgári szabványosítás felé való nyitásként és szemléletváltásként értékelhető a KSZKB azon döntése, hogy a rendelkezésre álló összeg nem csak a NATO dokumentumok honosítására, hanem a honvédség szempontjából fontos európai szabványok bevezetésének finanszírozására is fordítható. Így az 1997. évi programban a Munkavédelem Műszaki Bizottság keretében honosítható "Légzésvédők" témakörű 4 db európai szabvány kidolgozási költségeihez mintegy 25 %-os a hozzájárulás mértéke. Ezt a kezdeményezést a KSZKB a középtávú tervezés során is alkalmazni fogja.

KIKÉPZÉS - FELKÉSZÍTÉS

EGY JÓL MŰKÖDŐ TÁRSADALOM ÉS FEGYVERES EREJE (Logisztikai képzésen a Bundeswehnrél)

Gyarmati Sándor¹

Azt gondolom azok számára akik valamilyen szinten elsajátítottak egy idegen nyelvet természetes vágy, hogy valós nyelvi környezetben méretese- nek meg mennyit is ér a már megszerzett nyelvvizsga bizonyítvány. Ha ehhez még további lehetőségként adódik a szakmai környezet is - nos bátran ál- líthatom, rendkívül szerencsés körülményről beszélhetünk.

Előljáróim jóvoltából számomra megadatott az a lehetőség, hogy 1996. szeptember 30. és 1997. március 21. között közel 6 hónapig Német- országban a Bundeswehr szervezésében magasabb parancsnoki logiszi- kai képzésen vegyek részt.

Az alábbiakban természetesen nem lesz lehetőségem arra, hogy a Bundeswehr logisztikai rendszerének teljes keresztmetszetét érintsem, hiszen ez a téma egy hosszabb tanulmány megírását teszi szükségessé. **Ez alkalommal a Németországban, a Bundeswehnrél szerzett általános be- nyomásaimat, ismereteimet szeretném megosztani a tisztelt olvasók- kal.**

Mindenekelőtt történelmi áttekintést szeretnék adni arról a politikai társadalmi folyamatról, amely ebben a közel 350 000 km²-en elterülő 82 millió embernek fejlett Európai életet biztosító országban az elmúlt év- zizedekben lezajlott. Arról a folyamatról, melyben napjainkra a Bun- deswehrben az "*Innere Führung*", mint filozófia, mint integrációs modell és vezetéselmélet meghatározó arcatteremtő lehetett, **az egyenruhás állampolgár katonaképe** megformálódhatott.

1 Gyarmati Sándor alez. MH Élelmezési Ellátó Központ parancsnoka

1945 május 08-án a Wehrmacht feltétel nélküli kapitulációjával véget ért a második világháború Európában. Németországban 1933-tól hatalmon lévő nemzetiszocialisták mérhetetlen szenvedést okoztak Európa népeinek.

A kontinens romokban hevert. A szövetséges győztes hatalmak a jaltai és potsdami konferencián véglegesítették Németország megszállási övezetekre történő felosztását. Ebben az időben a nyugati szövetségesek 4,7 millió katonája volt fegyverben Európában. Egy évvel később már csak 879000. A nyugati hatalmakkal ellentétben a Szovjetunió még ezeit is 4 millió embert tartott fegyverben.

1949. május 23-án három győztes nyugati hatalom megszállási zónájának egyesítésével megszületett a Német Szövetségi Köztársaság. Ez időtájt a három győztes nyugati hatalom, különösen a kül- és biztonságpolitikájában jelentősen korlátozta a Szövetségi Köztársaságot. Ugyancsak 1949 őszén a szovjet megszállási övezetben létrejött a Német Demokratikus Köztársaság. A nyugat európai országok törekvéseként 1948-ban létrejött Belgium, Franciaország, Luxemburg, Hollandia és Nagy-Britannia közös biztonságpolitikai szövetsége Brüsszelben. A Brüsszeli ötök, valamint az Egyesült Államok és Kanada szövetségében **1949. április 4-én megszületett a NATO védelmi szövetsége**, melyhez egyidejűleg csatlakozott Olaszország, Izland, Dánia, Norvégia és Portugália is. 1952-ben csatlakozott a szövetséghez Törökország és Görögország - a Német Szövetségi Köztársaságot 1955-ben vették fel tagként, míg Spanyolországot 1982-ben.

Az 1955. júniusában megalakult **Szövetségi Védelmi Minisztérium** haladéktalanul hozzálátott az önkéntesek toborzásához. *Theodor Blank* Védelmi miniszter 1955. november 12-én egy Bonni laktanyában adta át a kinevezési okmányokat a Bundeswehr önkénteseinek. 1956. január 20-án *Adenauer* akkori szövetségi kancellár maga is megszémmelt az első öt kiképző századot az új Német fegyveres erő önkénteseit.

A hidegháború végetérésével és a Varsói szerződés összeomlásával újabb kihívás elé nézett a Német Szövetségi Köztársaság. Az ismert elözmények után 1990. október 02-án 24,00-kor az NDK Nemzeti Néphadserege megszűnt létezni. Természetesen ezzel egyidőben nem csekély feladatot hátrahagyva, amelynek megoldása a Bundeswehrre várt.

Mindenekelőtt a személyi állomány további sorsát kellett megoldani - hiszen a hirtelen 521000 főre növekedett létszámot fokozatosan 370000 főre kellett csökkenteni. Jelenleg a Bundeswehrben a többlépcsős kiválogatási folyamat befejeztével 3000 tiszt és 7600 tiszthelyettes, valamint mintegy 20000 polgári személy teljesít szolgálatot, akik tagjai voltak az egykori NDK Nemzeti Néphadseregének.

Komoly logisztikai feladatot jelentett a hátrahagyott anyagok átvétele, elszállítása, bevizsgálása, illetve értékesítése, megsemmisítése. A fegyverzet, az anyagi készletek technikai eszközök 95 %-a nem volt illeszthető a Bundeswehr technikai, logisztikai rendszerébe. *A feladat nagyságát érzékeltető álljon itt most néhány számadat a hátrahagyott anyagokról, eszközökről:*

- harckocsi: 2300 db ,
- páncélozott, illetve speciális harcjárművek: 9000 db,
- rakétatüzér, illetve légvédelmi rakétarendszerek: 5000 db,
- harci szállítórepülőgépek, illetve helikopter: 700 db,
- hadihajók: 192 db,
- tehergépkocsi, valamint pótkocsik: 8500 db,
- kézfegyverek: 1,3 millió db,
- lőszer: 300 000 t,
- rakétahajtóanyag (folyékony): 4500 t.

Az Európában végbement politikai folyamatok természetesen a Bundeswehr szerkezetére is hatással voltak és vannak. Az NDK Nemzeti Néphadsereg átvételét követő 521000 fős létszám (1990. október 03.), a 15 hónapos katonaidő 12 hónaposra csökkentésével szeptember végéig 430000 főre csökkent. 1994. év végén a létszám 370000 fő volt, míg gazdasági, költségvetési okokból is 1996-ban a Bundeswehr létszáma 34000 főből állt.

A védelmi költségvetés 1996-ban 47,1 milliárd DM-ra rúgott, ez az összeg az ország összkiadásainak 10 %-a, összehasonlításként 1981-ben 18,3 % volt.

Az ez évi védelmi költségvetés főbb megoszlása a következő:

- A költségvetés összelőirányzata 46,4 milliárd DM,
- Személyi kiadások összege: 24,55 Mrd.DM (52,91 %),
- Katonai beszerzés: 5,41 Mrd DM (11,66 %),
- Karbantartás üzemvitel: 4 Mrd DM (8,62 %),
- Beruházás: 10,4 Mrd DM (22,3 %),
- Élelmezés, üzemanyag, csapatgyakorlat katonai kiképzés és egyéb: 7,53 Mrd DM (16,22 %).

A mai Bundeswehr szervezete, sajátosságai

A Bundeswehr szervezete 2 alapvető elemből áll:

- Katonai terület a fegyveres erőkkel,
- Civil terület a közigazgatással (adminisztráció).
Ezen alapvető elemekhez kapcsolódik két független terület
 - katonai lelkészi szolgálat,
 - katonai bíróság.

A fegyveres erők létszáma békében 340000 fő - tartalékos állomány mozgósításával 650000 - 700000 fő.

Haderőnemenkénti megoszlás:

- a szárazföldi erők létszáma 233 400 fő,
- a légi erők létszáma 77 400 fő,
- a haditengerészt létszáma 27 200 fő.

A hivatásos és szerződéses katonák létszáma 200 000 fő, a sorállomány létszáma 140 000 fő.

A sorozott állomány 80 %-a a szárazföldi erőknél szolgál - a szolgálat időtartama jelenleg 10 hónap.

A fegyveres erők alapvető fegyverzetének számaránya:

harckocsi:	3032 db
páncélozott harcjármű:	2622 db
tüzérségi eszközök:	2056 db
harci helikopter:	274 db
harci repülő:	578 db
hadihajó:	50 db
tengeralattjáró:	17 db

A civil közigazgatás, amely a fegyveres erőhöz hasonlóan a Védelmi Minisztérium szervezésében van 137 000 fő.

Az alkotmány 87. szakasz a.) bekezdés rendelkezik a fegyveres erők szervezetéről, ugyanezen szakasz b.) pontja pedig a civil közigazgatás szervezetéről. Igen fontos hangsúlyozni, hogy mindkét terület a Védelmi Minisztérium alárendeltségében van.

A miniszter tagja a szövetségi kormánynak és a szövetségi kancellárnak tartozik beszámolóval, illetve felelősséggel. A minisztérium vezetésében a minisztert négy államtitkár segíti.

A Bundeswehr főszemlélője a legmagasabb rangú katona, a legmagasabb reprezentánsa a fegyveres erőknek, azonban nem előljárója valamennyi katonának, nem rendelkezik parancsadási joggal a fegyveres erő egészére, csupán katonai ügyekben tanácsadója a kormánynak.

A szövetségi védelmi minisztériumban található az egyes haderőnekek élén álló szemlélő a saját törzsével. Saját törzsszel rendelkezik a Bundeswehr főszemlélője is.

A főszemlélő helyettese egyben a hozzávetőleg 190 önálló szervezetet számláló Bundeswehr Központi Katonai szervezetek vezetője is. Ide tartoznak a különböző Akadémiák, Egyetemek, Katonai Kutató Intézetek, Katonai külkapcsolatokkal foglalkozó szervezetek.

A főfelügyelő, valamint a helyettese és a haderőnemek élén álló felügyelők alkotják a katonai vezető tanácsot.

A haderőnemek struktúrája közel hasonló. A logisztikai biztosítás tervezése és végrehajtása terén rendkívül fontos az alábbi erősen leegyszerűsített szabály, miszerint valamennyi repülő, és repüléssel kapcsolatos eszköz, feladat logisztikai biztosításáért a szárazföldi erők felügyelője a felelős, valamennyi azon eszköz és logisztikai biztosításáért amely úszik, a haditengerészet felügyelője a felelős, minden más fennmaradó fegyverrendszer és terület logisztikai biztosításáért a szárazföldi haderő felügyelője a felelős.

1.) A szárazföldi haderő szervezetében a Koblenzben állomásozó Szárazföldi Vezetési Parancsnokságon tervezik és szervezik az 1, 2, és 3. Hadtest alkalmazásával kapcsolatos feladatokat.

Kölnben található a **Szárazföldi erők hivatala**, amely felelős a fegyvernemi állomány kiképzéséért, továbbfejlesztéséért, a 17. Szárazföldi Kiképző Iskola működtetéséért, a személyügyi feladatok végzéséért.

Mönchengladbach városában van a **Szárazföldi erők támogató parancsnoksága**, amely felelős az anyagi biztosításért, a logisztikai és egészségügyi biztosítás tervezéséért, a végrehajtás ellenőrzéséért.

Alárendeltségébe tartozik a **Szárazföldi erők anyagi hivatala**, amely Bad Neuenahrban állomásozik, valamint a **Központi Katonai Gépjarműnyilvántartó**, amely Düsseldorfban található.

A Bundeswehr logisztikai biztosításának gyakorlati megvalósítója haderőnemi szinten a három logisztikai dandár, valamint egy egészségügyi dandár, illetve a különböző depók és javító üzemek, aleggységek.

2.) A légierő struktúrája természetesen a sajátosságok figyelembevételével megegyezik a Szárazföldi haderőnemével.

A Légierő felügyelője a saját törzsével Bonn-ban a Védelmi Minisztériumban található.

A légierő vezetési parancsnoksága:

Ugyanúgy, mint a légierő hivatala, valamint a légierő támogató parancsnoksága Köln-Wahn laktanyában diszlokál.

A légierő vezetési parancsnokság tervezi és szervezi az alkalmazással kapcsolatos feladatokat. Közvetlenül irányítja a *Dél és Észak légierő parancsnokság* tevékenységét, amely Mestetten illetve Kalkar térségében települ.

A parancsnokságok alárendeltségében 2-2 légierő hadosztály található

- 1. hadosztály állomáshelye Karlsruhe,
- 2. hadosztály állomáshelye Birkenfeld,
- 3. hadosztály állomáshelye Gatow,
- 4. hadosztály állomáshelye Aurich.

A légierő támogató parancsnokság, amely felelős valamennyi, a légierőhöz kapcsolódó központi logisztikai tevékenység tervezéséért és vezetéséért szintén Köln-Wahn laktanyában tevékenykedik. Alárendeltségében található a légierő anyaghivatala (Köln-Wahn).

A haderőnemi logisztikai biztosítással kapcsolatos végrehajtási feladatokat szintén a támogató parancsnokság alárendeltségében lévő 6 logisztikai ezred, az állományukban lévő javító műhelyekkel, üzemekkel és depókkal végzik.

A légierő hivatala, amely felelős az általános katonai, valamint a szakkiképzésért, az alárendelt légierő iskolák, kiképző ezredek tevékenységéért, valamint a légierő személyüggyel kapcsolatos feladatok végzéséért, szintén Köln-Wahnban található.

Egyébként a Köln-Wahn helyőrségben lévő laktanyában több mint 6500 katona és civil alkalmazott teljesít szolgálatot - szinte a légierő valamennyi legfontosabb vezetési szervezete itt egy helyen található.

3.) A haditengerészet szervezete, amellyel részleteiben nem kívánok foglalkozni, a sajátosságok figyelembevételével megegyezik a fentiekben vázolt haderőnemek struktúrájával.

4.) A haderónemi szervezetekhez hasonlóan az egészségügyi szolgálat élén is szemlélő áll, struktúrájában azonban jelentősen eltér a haderónemektől megismertektől.

A Bundeswehr egészségügyi szolgálat szemlélője szűk törzsével a Védelmi Minisztérium szervezetében található. A felügyelő közvetlen alárendeltségében van a Bundeswehr Egészségügyi Hivatala, amely alárendeltségében a Központi Kórház (Koblenz), valamint 7 Bundeswehr kórház, Egészségügyi Centrum, 5 különböző Egészségügyi Intézet, valamint a Bundeswehr Egészségügyi és Egészséges életmód Akadémiája található.

A szárazföldi erők hivatalában van szervezve (a VI. osztály) a szárazföldi erők egészségügyi szolgálata.

A légierő egészségügyi szervezete élén a légierő főorvosa áll. A haditengerészetnél egy osztály szervezi az egészségügyi ellátást.

A fegyveres erők hivatalában - mely hivatalt a Bundeswehr fő szemlélő helyettese felügyel - vezető egészségügyi tiszt irányítja az egészségügyi ellátást.

A Bundeswehr civil közigazgatás szervezeteinél az egészségügyi ellátást a minisztériumban lévő orvos referens irányítja.

Azt gondolom sokakat érdekel annak a szervezetnek a felépítése és működése, amely szinte egyedülálló a világ hadseregeinek sorában is - ez a bizonyos civil adminisztráció, közigazgatás.

5.) A korábban már említett a Német Köztársaság Alkotmányának 87/b. cikkelye értelmében létrehozásra került egy a fegyveres erőktől független Bundeswehr adminisztrációval foglalkozó szervezet, amelynek vezetője - aki nem katona személy - Bonnban a Védelmi Minisztériumban a miniszter alárendeltségében tevékenykedik a saját irányító szervezetével. Jogállását tekintve a haderónemi szemlélőkkel megegyező jogköröket gyakorol.

Ez a szervezet nem reprezentánsa a civil kontroll gyakorlójának, hiszen mint ahogyan említettem a miniszter alárendeltségében van, a védelmi költségvetésből fedezik a működés költségeit.

Ezen szervezet hivatott úgymond mentesíteni a fegyveres erőket a közvetlen katonai tevékenységi körükhöz nem tartozó feladatok alól.

Nézzük, melyek ezek a főbb feladatok:

- hadkiegészítési feladatok;
- a civil alkalmazottak felvétele, felkészítése a szervezetek állománytáblában szereplő beosztási helyeire;
- a hadi felszerelések fejlesztése, csapatpróbája, beszerzése;
- minősített időszakban a fegyveres erők anyagi szükségleteinek kielégítése;
- intézi a Bundeswehr jogi és igazgatási ügyeit;
- intézi a szociális feladatokkal kapcsolatos ügyeket;
- számfejt a Bundeswehr teljes állománya illetményét, intézi a nyugdíjazással kapcsolatos ügyeket, utazási költség elszámolást;
- biztosítja a ruházati anyaggal és élelmi anyagokkal történő ellátást;
- felel az elektronikus adatfeldolgozó rendszer működtetéséért.

Talán sikerült egyértelművé tennem, hogy a fentiek értelmében a parancsnokok, vezetők, főnökök nem munkáltatói a szervezetükben lévő civil állománynak, tehát ha elégedetlenek az illető személy tevékenységével közvetlenül nem bocsáthatják el, hanem tájékoztatják a civil szervezet illetékes vezetőjét, aki lefolytatja a vizsgálatot és dönt a továbbiakat illetően.

A Bundeswehr közigazgatási adminisztráció tagozódása a csapatoknál tevékenykedő szervezetekre, a területi adminisztrációra és a hadifelszereléssel kapcsolatos tevékenységre irányul.

Hadosztály szinten önálló osztály tevékenykedik, zászlóalj, ezred és dandár szinten úgynevezett csapat adminisztráció (Truppenverwaltung) működik.

A területi adminisztrációs hivatalok a Német Köztársaság egész területét lefedve jöttek létre *hét helyőrségben állomásoznak így:*

- I. Kiel
- II. Hannover
- III. Düsseldorf
- IV. Wiesbaden
- V. Stuttgart
- VI. München
- VII. Straussberg

Feladataik közé tartozik azon eszközök, anyagok, felszerelések beszerzése - a katonai szervezetek igénye alapján - amelyeket nem célszerű központi beszerzés alá vonni.

Természetesen a területi elvnek megfelelően végzik a versenyegyeztetéssel kapcsolatos összes feladatot, például az élelmiszerek vonatkozásában a húsrá és hentesárukra, a tojás, zöldség, gyümölcs és egyéb romlandó élelmi anyagokra vonatkozóan. De ugyanígy szerzik be a különböző fogyóanyagokat, fektetési, elhelyezési anyagokat, festéket, lakkot, speciális oldó olajokat, különböző kereskedelemben kapható szerzőségeket, akkumulátorokat, gumiabroncsokat, tisztítószereket és egyéb nem központi beszerzés körébe sorolt anyagokat.

A központi beszerzéseket a Koblenzi székhelyű Szövetségi Hadi-technikai és Beszerzési Hivatal végzi, amelyet egy elnök vezet és két fő alelnök segíti munkáját. A hivatal létszáma 15 000 fő körül van. Ez a szervezet végzi a haderőnek igényeinek megfelelően a központi beszerzésekkel kapcsolatos pályázatokat, tárgyalásokat, szerződéskötéseket. További igen fontos feladatuk a fegyverrendszerek fejlesztésével, csapatpróbájával kapcsolatos tevékenység végzése.

A Bundeswehr valamennyi beszerzése kizárólag a fent említett civil szervezetek útján történhet.

Reményeim szerint a leírtakban sikerült olyan információkkal szolgálnom a Bundeswehr-ről és annak logisztikai szervezeteiről, amely hozzásegíti az olvasót egy NATO tagország teljesebb megismeréséhez.

Mint a bevezetőmben említettem, ezeket és még sok egyéb ismeretet azon a magasabb parancsnoki logisztikai képzés keretén belül szereztem, amelynek rendszeréről befejezésül szólni szeretnék.

A képzés programja rendkívül racionálisan került összeállításra; teret biztosítva az elméleti és gyakorlati ismeretek megszerzésének egyaránt.

Az elméleti képzés alapját képezte a német nyelvismeret szintjének felmérése, illetve nyelvvizsga letétele. Mindez Hústben a Szövetségi nyelviskolán zajlott le, ahol a különböző országokból érkezett már jelentős német nyelvismerettel rendelkező tisztekkel együtt egy hónapig voltunk. A nyelvvizsga eredményes letétele után következett a logisztikai képzésen való részvétel, amely a szárazföldi és légi legmagasabb szintű logisztikai szervezeteiben zajlott. Az oktatás előre jóváhagyott tanórarend szerint a legfelkészültebb felelős beosztású logisztikai tisztek előadásában történt. A foglalkozások reggel 08 órától 16 óráig tartottak. Időnként gyakorlati foglalkozás keretében különböző logisztikai és javító alegységeket, javító üzemeket, műhelyeket, anyagraktárakat kerestünk fel.

A helyszínen tanulmányozhattuk a Szövetségi Haditechnikai és Beszerzési Hivatal tevékenységét is. A képzés következő fázisában Hamburgban a Logisztikai iskolán, majd Mannheimben a Szövetségi Akadémián bővíthettük ismereteinket.

Különösen a Bundeswehr Anyagi Hivatalánál eltöltött közel 4 hét alatt jelentős ismereteket szerezhettünk a NATO-val történő együttműködés területeiről.

A képzés valamennyi helyszínén állandóan érzékelhettük a Bundeswehr tisztek szimpátiáját, érdeklődésüket Magyarország, a Magyar Honvédség iránt.

Felelős beosztású személyek fejezték ki reményeiket a Magyar Honvédség mielőbbi NATO tagsága iránt.

Természetesen szabadidőben ismerkedhettünk a német emberek mindennapi életével, a települések, az ország kulturájával.

Összegezve talán egy mondattal tudom leginkább kifejezni benyomásaimat: Egy minden területen működőképes országot, társadalmat és hadsereget ismerhettem meg.

TÖRZSTISZTI FELKÉSZÍTÉS TAPASZTALATAI HOLLANDIÁBAN

Fenyvesi Károly¹

A Magyar Honvédség továbbképzési, felkészítési rendszerében az elmúlt évek során egyre több lehetőség nyílt különböző NATO országokban, valamilyen szintű tanfolyamra történő beiskolázásra.

Ennek keretében jutottam el negyedmagammal Hollandiába egy 3 hónapos nemzetközi törzstiszti tanfolyamra.

Hasonló jellegű és tartalmú tanfolyamok 1993. óta kerülnek megtartásra a Holland hadsereg szervezésében a Hága melletti "**Institut Defensie Leegangen in Rijswijk**" iskolában, amelyre minden alkalommal meghívást kaptak magyar tisztek is.

A tanfolyamon - melynek megnevezése **Internacional Staff Officers Orientation Course** (továbbiakban: ISOOC)) - a békepartnerségi (PfP) programban résztvevő országok tisztjei vesznek részt.

Miben is áll a különlegessége ezeknek az ISOOC tanfolyamoknak, amelyek a Közép és Kelet Európai országok részére állítottak?

Az első ISOOC tanfolyamot 1993-ban indították a "*Visegrádi országok*" számára, Csehország, Lengyelország, Magyarország és Szlovákia részvételével.

Később ez a kör kibővült és 1994 óta részt vesznek még Bulgária, Románia, Ukrajna, 1996 óta Albánia, Észtország, Lettország és Litvánia.

A tanfolyamon részt vevők rendfokozata hadnagytól ezredesig terjed. Évenként 3 vagy 4 kurzus van szervezve. A Holland Védelmi Minisztérium fizeti az utiköltséget, a szállást és három hónapra 2000 Holland Guldent, mint ösztöndíjat.

1 Fenyvesi Károly mk.ezredes, MH Anyagi/Technikai Főcsoportfőnökség, hadművelési és kiképzési osztályvezető

A 12 hetes tanfolyam alapvetően kettő blokkra osztható fel, melyek között van egy hét szabadság, melynek hazautazási költségeit is a Holland fél fizeti.

Tudni kell, hogy a tanfolyamra való beiskolázás alapfeltétele az angol nyelv középfokú ismerete és erre alapozva **6 hetes intenzív angol nyelvtanfolyammal** indul a felkészülés. Ez nagyjából azonos szintre hozza fel a résztvevőket és biztosítja a **második 6 hetes blokk** jobb megértését.

A második blokk három fő modulból áll:

- nemzetközi kapcsolatok;
- védelmi szervezet;
- vezetés és irányítás (Management and Leadership).

A nemzetközi kapcsolatok modul célja betekintést nyújtani az aktuális biztonságpolitikai kérdésekre. Nemcsak a katonai kérdéseket állítva fókuszba, ide beleértve a biztonság gazdasági, politikai, társadalmi dimenzióit is.

Ezen túlmenően a hallgatók megismerkednek **az alábbi nemzetközi szervezetek felépítésével és főbb célkitűzéseivel:**

- Európai Biztonsági és Együttműködési Szervezet (OSCE - Organization for Security and Cooperation in Europa);
- NATO;
- Európai Unió (EU);
- Nyugat-Európai Unió (WEU).

A második - Védelmi szervezet - modulban a résztvevők aktívan részt vesznek egy "*tervezés és irányítás*" feladat megszerkesztésében. Itt ismereteket kapnak a hadműveleti tervezési folyamatokról, beleértve a logisztikai és humán támogatás rendszerét is. Kihangsúlyozva a tervezés és irányítás (Plaming and Control) pénzügyi és gazdasági vetületét.

A harmadik "Vezetés és irányítás" modul betekintést nyújt a management eszköztárainak fejlesztésébe, a NATO-ban használatos védelmi irányítási rendszerekbe.

A második blokkban ezenkívül a résztvevők a tanfolyam egyik fő momentumaként gyakorolják az előadási jartasságukat, valamint kettő napban a nemzetközi tárgyalások levezetésének "szabályait". Erre előadót a Holland Nemzetközi Kapcsolatok Intézményétől ("*Clingendael*") hívnak meg.

Hogy a tanteremben ülés egyhangúságát feloldják, az elméleti felkészítést kiegészítik csapatlátogatással. **Ezek alkalmával a Holland hadsereg keresztmetszete kerül bemutatásra, így többek között:**

- a szárazföldi erők kiképző központja;
- egy légi bázis;
- egy haditengerészeti bázis.

Ezenkívül három napos program keretében látogatást szerveznek Brüsszelbe a NATO Központba, Monsba, a SHAPE-hoz, valamint ezt követően meglátogatják az Első Világháborús emlékhelyeket Belgiumban és Észak-Franciaországban (Waterloo, Sedan).

A hétvégeken pedig néhány érdeklődésre számot tartó nevezetesség meglátogatására kerül sor (Amsterdam, Rotterdam, Delta, Hague, Delft, Eindhoven).

Bemutatásra kerül a Holland ipar három óriása is:

- a PHILIPS cég;
- a DAC teherautógyár;
- és a világ harmadik legnagyobb gyémántcsiszoló üzeme.

Sajátossága a tanfolyamnak, hogy a Holland hadsereg tisztjei közül kijeleölnék minden nemzeti csoport mellé egy úgynevezett szponzort, aki segíti a résztvevöket a beilleszkedésben, a nemzeti kultúra megismertetésében. Azzal, hogy a szponzorok meghívják a tanfolyamon résztvevöket saját otthonukba, lehetőség nyílik megismerni egy kicsit a holland családokat is.

Köszönhető annak, hogy kellően jó viszhangja volt az eddig levezetett tanfolyamoknak **1997-től ISOOC-II néven 4 hetes tanfolyam megtartását kezdeményezték**, amelynek első hetében az ismeretek "*felfrissítése*" lenne a cél, a többi időben pedig a holland résztvevőkkel közösen - akik hasonló szakterületen dolgoznak - különböző feladatokat oldának meg a hallgatók, elősegítve a közös gondolkodást és felkészülést a NATO eljárás módokra.

Eddig ezeken az ISOOC tanfolyamokon több mint 250 fő vett részt a fent felsorolt országok tisztjei közül.

Befejezésül szeretném ajánlani mindenkinek, akinek lehetősége és szándéka van tanulni, a hollandiai tanfolyamot, sok hasznos információval szolgált, külön kiemelve az angol nyelvtudás továbbfejlesztését.

BIZTONSÁGTECHNIKA

A VILLAMOS BALESETEK MEGELŐZÉSÉNEK EMBERI TÉNYEZŐI, A SÉRÜLTEK ELLÁTÁSA

Lőrinczy György¹

A villamos balesetek megelőzésének lehetőségei

A villamos balesetek megelőzésének műszaki lehetőségeiről a *Katonai Logisztika 4. évfolyam. 1. számában*, a villamos balesetek és ezek élettani hatásának a *Katonai Logisztika 5. évfolyamának 2. számában* megjelent cikkek befejezéseként, jelen tanulmányomban **a villamos balesetek megelőzésének emberi tényezőiről és a sérültek ellátásának lehetőségeiről** kívánok szólni.

A villamos balesetek megelőzésének műszaki lehetőségei a közvetlenül vagy közvetve ható biztonsági eszközök (berendezések) alkalmazása alapvetően azt biztosítja, hogy az ember ne kerüljön veszélyes térbe (veszélyzónába).

Bár a biztonsági eszközök időszakos ellenőrzését kötelező nemzeti szabványok írják elő, a gyakorlati tapasztalatok azt mutatják, hogy ezen eszközök a két ellenőrzés közti időszakban is működésképtelenné válhatnak. Ha ezek működésképtelenek és a kötelező ellenőrzések elmaradnak, számolni kell a villamos balesetek bekövetkezésével.

Az ilyen körülmények között végzett munka, munkavédelmi előkészítése azért jelent fokozott figyelmet és körültekintést, mert a balesetveszély kialakulása vagy megléte nem jelentkezik olyan markánsan, mint egy tudatosan "feszültség alatt" végzett munka esetén.

1 Lőrinczy György mk.ezredes, MH Biztonságtechnikai Hivatalvezető helyettes

A villamos készülékeket, berendezéseket kezelő és üzemeltető állomány munkavédelmi oktatása

Az oktatás során az oktató törekedjen arra, hogy az oktatott állomány a szükséges mértékben ismerje meg a villamos áram élettani hatását.

Ezek az ismeretek segítik a szükséges veszélyérzet kialakítását, az oktatott állomány megérti, hogy miért kell a balesetmentes tevékenységhez szükséges biztonsági rendszabályokat megtanulni és munkája során betartani.

Oktassa a szükséges biztonsági rendszabályokat, valamint a villamos balesetek bekövetkezésében kötelező elsősegélynyújtás általános és helyi szabályait.

Biztonsági rendszabályok oktatása

A biztonsági rendszabályok oktatásánál ki kell oktatni a kezelő és üzemeltető állományt az általános villamosság-biztonsági rendszabályok és az adott készülék, berendezés műszaki leírásában rögzített biztonsági rendszabályok ismeretére.

Különös gonddal kell oktatni azokat a személyeket, akik feszültség alatti munkát végeznek. *(Feszültség alatt végzett munka az a munka, amelynek során a villamosberendezés feszültség alatt álló részét, a munkát végző személynek a munka előkészítése, végzése és befejezése alatt és után testével meg kell közelíteni, vagy szerszámmal meg kell érinteni, illetve fogni).*

Ezt a munkát egyidőben legalább két személynek kell végezni, amelyek közül az egyik szakképzett és kioktatott, a másik személy legalább kioktatott. *(A kioktatás és a vizsgáztatás tényét a munkáltatónak kell tudni bizonyítani).*

Villamos balesetek bekövetkezésekor kötelező elsősegélynyújtás általános és helyi szabályai

A villamos balesetet szenvedett személy sorsa sokszor az idejében és helyesen végrehajtott mentéstől és elsősegélyben való részesítéstől függ.

Mivel a katonai tevékenység ma már szinte teljes vertikumát átfogja a villamos energiával való kapcsolat, kívánatos lenne, ha mindenki ismerné azokat a tennivalókat, amelyek helyes alkalmazásával a villamos balesetet szenvedett személyek életét meg lehet menteni.

A segélynyújtás nemcsak erkölcsi, hanem törvényben előírt kötelesség is.

Egy villamos baleset kapcsán elszendvedett égési sérülés, erősen vérző seb vagy csonttörés is súlyos sérülés lehet, de a fő veszélyt az áramütés okozta izomgörcsök jelentik.

Az áramütött személyt néhány másodpercen belül ki kell szabadítani az életét veszélyeztető áramkörből és ha erre szükség van (nem lélegzik és/vagy nincs kimutatható szív működése) haladéktalanul meg kell kezdeni az újraélesztést.

Itt kell hangsúlyozni a **haladéktalan beavatkozást**, mert többet ér egy laikus személy által végzett azonnali, mint egy tökéletes, de elkésett mentés.

A mentést és elsősegélynyújtást a következő sorrendben kell végrehajtani:

- szabadítsuk ki az áramütött személyt veszélyes helyzetéből, az áramkörből (amíg áramkörben van, addig a villamos töltések folyamatosan áramlanak át a szervezetén!);

- a kiszabadítást követően azonnal kezdjük meg az elsősegélynyújtást - szükség esetén - az újraélesztési eljárásokat (minden másodpercnyi késedelem végzetes lehet!);

- ha egyedül van a segélynyújtó, a segélynyújtás közben kiabálással hívjon segítséget (a sérült még a legrövidebb időre sem szabad egyedül hagyni!);

- azonnal hívassuk a leghamarabb elérhető orvost és a mentőket is (ugyanis a mentők rendelkeznek olyan készülékkel, amelyek segítségével az újraélesztés még eredményesebb lehet!);

- szükség esetén gondoskodjunk a villamosmű (áramszolgáltató) és a műszaki mentők (tűzoltók) értesítéséről is!;

- az eseményt haladéktalanul jelentsük a szolgálati előljárónak.

Az áramütött kiszabadítása az áramkörből

Ha az áramütött az áramkörben maradt (pl. az elengedési áramerősséget meghaladó áram miatt kialakult izomgörcs miatt) haladéktalanul meg kell szabadítani a további árambehatástól, mert az további veszélyt jelent számára.

A kiszabadítást végző személy vigyázzon arra nehogy maga is az áramkörbe kerüljön. Ha ezzel más balesetet vagy jelentős anyagi kárt nem okoz, legcélszerűbb a hálózat lekapcsolása. Gondoljunk arra is, ha az áramütött személy a magasban került az áramütés izomgörcsös fogságába, az izomgörcs (áramütés) megszűnésekor a magasból leeshet, további másodlagos balesetet szenvedhet.

Ha van rá rövid idő alatt lehetőség, gondoskodjunk az áramütött leesésének megakadályozására vagy a zuhanásból adódó sérülések súlyosságának csökkentésére.

Kis feszültségű berendezéseken (pl. 400/230) bekövetkezett áramütés sérültjét **bárki kiszabadíthatja** az áramkörből és az mindenkinek kötelessége is.

Ezért indokolt, hogy a gyakorlati munkavédelmi oktatásban, az adott terület (műhely, raktár, stb.) villamos hálózatnak feszültségmentesítésre (lekapcsolásra) szolgáló kapcsolók helyét, funkcióját oktatni. Amennyiben arra rövid időn belül lehetőség van, akkor a kiszabadítást kikapcsol-

lással (az áramkör megszakításával) kell végrehajtani, ha az egyértelműen és gyorsan a főkapcsoló kikapcsolásával, olvadóbiztosítók eltávolításával vagy a dugós csatlakozó kihúzásával lehetséges. Ha villamos szakember van jelen és rendelkezik az erre alkalmas szigetelt nyelű szerzőszámmal, akkor a kikapcsolást a vezeték elvágásával vagy ha földelő-rövidrezáró is van a helyszínen a vezeték földelésével és rövidrezárásával (amikor is a vezeték túláramvédelme hozza létre a kikapcsolást) létre lehet hozni.

Ha a baleset olyan helyen történt, hogy a rövid időn belül való kikapcsolás nem lehetséges (nem szabad az időt a kapcsolószerv hosszas keresgélésével tölteni!), akkor az áramütöttet feszültség alatt kell az áramkörből kiszabadítani haladéktalanul úgy, hogy csupasz kézzel vagy testünkkel őt ne érintsük, de ne érintsük a feszültség alatt álló szerkezeti részt sem. Az áramütött kiszabadítása a berendezéstől való elhúzásával vagy eltolásával valósítható meg, amelyhez szigetelő anyagú rudat, fanyelű száraz kampósbotot vagy szerszámot használjunk vagy száraz fapadlóra szigetelő anyagú (gumi, PVC) szőnyegre állva szárazruhával betekert kézzel az áramütött ruházatát megfogva húzzuk le. Az elhúzásakor vagy eltoláskor is ügyeljünk arra, hogy az áramütött el(le)-esésekor másodlagos balesetet ne szenvedjen.

Nagy feszültségű berendezésen bekövetkezett baleset áramütöttjét megközelíteni is veszélyes. Mentését csak olyan villamos szakember végezheti, aki a helyi viszonyokat is jól ismeri.

Az elsősegély

Az elsősegélynyújtást az áramkörből való kiszabadítást követően azonnal meg kell kezdeni, mert az elsősegélynyújtás módja mindig a sérült állapotától függ. **Először ellenőrizni kell, hogy a sérült eszméleténél van-e, működnek e az alapvető életfunkciói (légzés, vérkeringés):**

- **a légzés ellenőrzésére** az áramütött személyt szilárd alapra a hátára fektetjük, (alá kabátot, vagy takarót terítve) a mellkas elülső részéről eltávolítjuk a felső ruházatot, arcunkkal a mellkas magasságáig lehajolunk, oldalról figyeljük, hogy a mellkas ütemesen emelkedik és süllyed-e. Ha jól látható kitéréseket látunk, a légzés kielégítő, ha nincs vagy csak bizonytalan a kitérés, akkor légzés nincs, vagy nem kielégítő.

- **a vérkeringés ellenőrzésének** biztos módszere a nyaki verőér tapintással történő vizsgálata. A vizsgálathoz a nyakizom elülső szélénél az ádámcsutka (gégefő) magasságában két újunkkal a mélybe tapintva figyeljük, hogy érzünk-e lüktetést. Ha érzünk, akkor a vérkeringés rendben van, ha az újunk helyzetének próbálgató áthelyezésével vizsgálattal sem érzünk lüktetést, akkor a vérkeringés gyakorlatilag megszűnt.

Az elvégzett vizsgálatoktól függően:

- *ha az áramütött eszméleténél van*, a hanyattfekvő helyzetben úgy helyezzük el, hogy feje is laposan legyen. Ruházatát meglazítjuk és védjük a további ártalmaktól (hőség, hideg, csapadék, kíváncsiskodók, stb.). Alacsony hőmérséklet esetén a lehülés ellen takarjuk be, de melegíteni nem szabad. A sérültet állandóan figyelve (hogy nem következik-e be pl. eszméletvesztés) várjuk meg az orvos vagy a mentők érkezését, akik majd a szükséges ellátást biztosítják.

- *ha az áramütött eszméletlen*, de normális szív működése és légzése van, igyekezzünk eszméletre téríteni, erős szagú anyag szagoltatásával (az elsősegélynyújtó felszerelésben lévő ammóniapárna segítségével) arcának gyenge ütögetésével, stb. Ha valóban csak ájult, az eszméletét valószínű rövid időn belül visszanyeri. Ha teljesen eszméleténél van, néhány korty kávé, teát itathatunk, de áramütött személynek szeszes italt adni TILOS!

- *ha az áramütött eszméletlen és nem lélegzik*, akkor halálos veszélyben van, mert a létfontosságú szervek - dacára a megfelelő szív működésnek - kellő oxigénellátás nélkül véglegesen, visszafordíthatatlanul károsodnak. Ilyenkor meg kell kezdeni a mesterséges légzést a jelenleg korszerűnek tartott befúvásos módszerrel (szájból-orrba vagy szájból-szájba). Vigyázat, ha a sérültnek szív működése van szívmasszázszt alkalmazni tilos, mert azzal esetleg szívburokpedést okozhatunk.

- *ha az áramütött nem lélegzik és nincs vérkeringése*, akkor beállott a klinikai halál. Az áramütött személy állapota súlyos, de ha 4-5 percen belül sikeres újraélesztést alkalmazunk, nem reménytelen. Ezt az eljárást a befúvásos lélegeztetés és külső szívmasszázs együttes alkalmazásával kell folytatni.

A fenti vizsgálatokat és élesztési módszereket az elsősegélynyújtók oktatásánál képzett egészségügyi szakembereknek kell oktatni és a lehetőségekhez képest gyakorolni.

A sérült szállítása

A villamos áramütött személyt óvni kell minden károsító hatástól, hiszen a szervezet az áramütés következtében rendkívül súlyos terhelésnek volt kitéve. Egy ismételt, látszólag kis terhelés is súlyos állapotot válthat ki. Ezért alapszabály, hogy az áramütöttet, az áramkörből való kiszabadítás és az újraélesztésen túl ne engedjük mozogni. Ez vonatkozik a szállításra is, ezért szállítani csak az orvos utasítására szabad. A kórházba szállítás elsősorban inkább kíméletes mint gyors legyen.

Összességében

A katonai szervezetek vezetőinek törvényben előírt kötelessége, hogy az egészséget nem károsító, balesetmentes munkafeltételeket biztosítsa.

Jelen cikksorozatban rá kívántam irányítani a figyelmet a villamos készülékeket, berendezéseket kezelő, üzemeltető, vagy annak környezetében tartózkodók veszélyhelyzetére, a megelőzés műszaki követelményeire, az emberek felkészítésével kapcsolatos főbb elvárásokra és a sérültek ellátásának főbb szempontjaira.

SZAKTÖRTÉNET

A MAGYAR KIRÁLYI HONVÉDSÉG SZÁLLÍTÓ SZOLGÁLATÁNAK MEGTEREMTÉSE, SZERVEZETI KERETEI

*Horváth Attila*¹

II. RÉSZ

(Az 1997/2. számban megjelent, azonos című cikk folytatása)

A Magyar Királyi Honvédség vonatszolgálatának megalakulása, felépítése és feladatai

Mielőtt a vonatszolgálat tagozódásának bemutatására rátérnék, szükségesnek tartom - a katonai terminológia szerint - a vonat fogalmi meghatározását. A vonaton az oszlopba foglalt személy- vagy anyagszállítás végrehajtására létrehozott szervezetet értették, amely magába foglalta az ahhoz rendszeresített fogatolt vagy gép-erőhajtású szállítóeszközöket, málhásállatokat, vágóállatokat, valamint a hozzá tartozó személyzetet.²

A vonatok osztályozásánál – a többi felosztási mód tiszteletben tartásával – *a következő két szempontot veszem figyelembe:*

- 1.) a szállítóeszközöket valamint,
- 2.) a rendeltetés, szervezés és vezetés szerinti felosztást.

1 Horváth Attila százados, ZMNE Logisztikai tanszék. A tanulmány részlet a szerző kandidátusi értekezés tervzetéből.

2 E-17-es Vonatutasítás (a továbbiakban E-17-es Von. ut.) Honvédelmi Minisztérium kiadványa. Bp. 1927. 1. pont. 17.p.

A Harcászati Szabályzat a vonatokat a hozzájuk rendszeresített szállítóeszközök szerint³

- gépkocsi vonatszolgálatra,
- szűkebb értelemben vett, vonatszolgálatra – fogatolt– és málháslatvonatra – osztotta fel.

A rendeltetés, szervezés és vezetés szempontjából két, egymástól jól elkülöníthető szervezeti típust különböztettek meg:⁴

- csapatvonatot és
- seregvonatot.

A csapatvonat feladata volt mindazon anyagi eszközök kezelése és szállítása, amelyekre a csapattesteknek, osztályoknak a menetek, elhelyezések és az ütközetek során szüksége lehetett.⁵ A csapatvonat az el látás és utánszállítás szempontjából összekötötte a seregtestek vonatait a csapatokkal.⁶

A csapatvonat három egymástól jól elkülöníthető részre tagozódott:

1.) *Ütközetvonatra*, melynek feladata volt egy ütközet megvívásához elengedhetetlenül szükséges lőszer, műszaki, élelmezési és egészségügyi anyag szállítása és kezelése.

3 Berger Károly az 1930-ban kiadott Vezetés Kézikönyvében más osztályozást adott meg. A gépkocsiszolgálatot külön tárgyalja a vonatszolgálatról az üzemanyag és gépjárműpótlással együtt, kiemelve az ellátószolgálatból. Ezt a fajta felosztást azonban sem a később megjelent szabályzatok, sem a különböző utasítások nem alkalmazták.

4 E-17-es von. ut. 5. pont. 20. p.

5 A Vezetés Kézikönyvében megadott osztályozás szerint a csapattesteket ezredek, önálló zászlóaljok, önálló osztályok alkották. Az osztályokhoz tartoztak, a zászlóaljok és az alosztályok, az alosztályokhoz a századokat és ütegeket sorolták.

6 A magasabb hadrendi elemeket hadműveleti egységekre és seregtestekre osztották fel. A hadműveleti egységek: hadosztály, lovas hadosztály és ezekhez hasonló nagyságú egységekből álltak. A seregtestekhez a hadműveleti egységeknél nagyobb kötelékeket sorolták, hadtest, hadsereg. A seregtest elnevezést gyűjtő fogalomként is használták a szabályzatokban és hivatalos iratokban.

2.) *Eleségvonatra*, amely a csapat napi ételmezési anyagának vételezését és utánszállítását végezte.

3.) *Málhavonatra*, amelyet azon anyagok szállítására szerveztek, amelyekre a csapatoknak csak a napi menet cél elérése után volt szüksége, pl. tisztí málha, irodaszerek.

A Harcászati Szabályzat szerkesztésekor merült fel, hogy a fogatolt járműveket az egyes csapatvonal részek között el kell osztani, mert anélkül az osztályok és alosztályok alkalmazási elveit nem lehetett kialakítani. A csapatvonalak eszközeinek elosztása, főleg menetknél (az eleségvonalak és málhavonalak seregvonal részekhez történő egyesítése miatt H. A.), kihatott a hadműveleti egységek alkalmazására is. A felosztást követően az ütközetvonalhoz tartoztak valamennyi csapatnál a mozgókonyhák, konyha-, egészségügyi-, sebesültszállító-, lőszer-, robbanóanyag- és kézigránátkocsik; a tüzérségnél ezenfelül a szerelék- és kovácskocsik; a műszaki csapatoknál (beleértve a csapatárkászokat is) a szerzám-, kovács-, hídszerelvény-, csónak- és motorcsónakkocsik. Az eleségvonalhoz sorolták az üres eleség- és felvételezőkocsikat vagy a csapat napi ételmezési anyagát szállító kocsikat. A málhavonalhoz a törzs-, személy-, málha- és szerelék-kocsikat osztották be.⁷

A seregvonalak rendeltetése volt az ellátó szolgálat szolgálati ágai anyagi igényeinek kielégítése, a csapatszállítás és utánszállítás végrehajtása, valamint a vonat legénység és anyagok pótlása.⁸

A seregvonalak a hadrendi hovatartozásuk alapján lehetnek:

- hadosztályvonalak,
- hadtestvonalak és
- seregvonalcsoportok (hadosztály-, hadtestvonalakhoz be nem sorolt hadsereg és Fővezérség közvetlen vonatok).

7 HL. Vkf. Eln. VI/ 3.o. 33.101/ 1923. A csapatvonal rendezése.

8 Az ellátó szolgálathoz a tüzérségi segéd-, műszaki segéd- hadbiztosi, egészségügyi-, anyaggyűjtő-, üzemanyag és gépjármű pótlás mint anyagi szolgálati ágak és az utánszállítás tartozott.

A seregvonatok szervezeti tagozódása:⁹

- seregvonat parancsnokságok és közvetlenül nekik alárendelt vonat-
alakulatok (vonatpótosztág, lópóttelep és lókorház);

- magasabb parancsnokságok parancsnoksági vonatszakai, had-
testnél és az attól magasabb kötelékeknél a parancsnoksági gépkocsiosz-
lopok is;

- egységes utánszállító egységek (fogatolt utánszállító lépcsők, mál-
hásállat lépcsők, gépkocsi oszlopok);

- szolgálati ágak intézetei (lőszertelepek, sáncszeroszlopok, sebesült-
szállító- gépkocsioszlopok, tábori kórházak, egészségügyi oszlopok, el-
látóhivatalok, tábori sütődék, lógyűjtőállomások).

*A következőkben a vonatszolgálattal kapcsolatban elsősorban a csa-
patszállítást és utánszállítást végrehajtó szervezetek (kiemelten a seregtes-
tek szintjén) tevékenységével foglalkozom. A vonatintézetek fejlődését,
feladatait annyiban tárgyalom, amennyiben azok meghatározták a szállí-
tás elveinek alakulását és folyamatát. A békeszervezetet mint az "Fr." had-
rend alapját fogom fel, vizsgálatát ebből a szempontból végzem, az ennek
megfelelő terjedelemben.*

A vonatalakulatok megalakulása és békeszervezetének felépítése

Békében a vonatszolgálathoz tartozó, elsősorban kiképzési, szállítási
és mozgósítási feladatok végrehajtásra hivatott csapatok megalakítása a
Nemzeti Hadsereg átszervezésével egyidőben, illetve azzal párhuzamo-
san történt.

**Ennek során felállították a katonai kerületek és vegyesdandárok
székhelyein, velük megegyező számozással:¹⁰**

- az autóosztásokat és

9 E-17-es von. ut. 7. pont 21-22. p.

10 HL. HM. Eln. 1.o. 15.000/1921. Rendelet a nemzeti hadsereg átszervezésére a trianoni szer-
ződés alapján.

- vonatosztagokat.

Az autóosztagok, majd gépkocsiosztagok (a továbbiakban ezt a kifejezést használom) a Nemzeti Hadsereg autószázadaiból alakultak meg. A békeszerződés által engedélyezett keret kialakításánál a hadsereg vezetése nyilvánvalóan a fegyvernemek részére biztosított prioritást. A szolgálati ágakhoz tartozó békekereteket alacsonyan kellett megállapítani, így a gépkocsiosztagokét is. A pénzügyi feltételek nem tették lehetővé a gépkocsiállomány növelését, még a meglevő kincstári autók javítása is finansiális nehézségeket okozott. Emellett az antant hatalmak jelezték, hogy a békeszerződésben nem szabályzott felszerelés nagyságát is meg fogják állapítani. A **SZKEB.** a gépkocsiosztagnál tartható járművek nagyságrendjét 1921 őszén határozta meg, eszerint osztagonként 7 db. személykocsi, 14 db. teherkocsi, 4 db. vontató, 21 db. sebesültszállító gépkocsi, 4 db. különleges kocsi (műhelykocsi) és 17 db. pótkocsi hadrendben tartását engedélyezték.¹¹

Az átszervezéskor a vonatcsapatok megalakítására külön intézkedést adtak ki. Erre azért volt szükség, mert a tervek szerint az "Fr." elrendelése után a vonatok békeállományában is meglevő ún. visszamaradó különítmények végezték a fegyvernemi csapattestek és hadművelleti egységek kiegészítését.¹² A megalakuló vonatosztagokat a megszűnő vonatosztály törzseiből, vonatszázadaiból, visszamaradó különítményeiből és a dandárok vonatparancsnokságaiból hozták létre, katonai körletparancsnokságok székhelyén a vegyes dandároknak megfelelő számozással.¹³

A vonatokhoz beosztott katonaiállomány létszámát már az átszervezést megelőzően elkezdtek csökkenteni, de az átszervezés újabb csökkentést eredményezett. A vonatosztagok megszervezéséhez, hasonlóan a gépkocsiosztaghoz csak szűk békekeret állt rendelkezésre. A **SZKEB.** a vonatosztagnál tartható járművek számát is meghatározta, osztagonként

11 HL. HM. Eln. D. o. 5229/ 1921. Véglegesen engedélyezett felszerelés jegyzéke.

12 HL. Vkf. Eln. VI/ 1.o. 1999/1/ 1929. Adatok a honvédség béke és "Fr." helyzetéről 1919-től 1931-ig.

13 HL. HM. Eln. 1.o. 15. 551/ 1921. A vonatcsapatok átszervezésével kapcsolatos intézkedések.

38 db. országos jármű, 14 db. mozgó konyha, 1 db. személygépkocsi, 1 db. teherkocsi és 1 db. pótkocsi hadrendben tartását engedélyezte.¹⁴

A kényszerűségből szűkre szabott békekeret nem képezhetette megfelelő alapját az "Fr." hadrendben meghatározott seregvonatoknak, annak ellenére, hogy a vonatosztatok mozgósítási feladatai egyszerűsödtek, mert a kiegészítés végrehajtását az 1921. március 1-jével életbe lépő "Fr." hadrend szerint ismét a csapatok vették át.¹⁵ A seregvonatok felállítására viszont továbbra is a lecsökkentett vonatosztatok feladata maradt, ami önmagában is bonyolult feladatot jelentett, mert a megalakítandó intézetek szervezeti jellemzői nagyban eltértek egymástól. Ráadásul egy katonai körleten belül is több bevonultatási helyet jelöltek ki a seregvonatok számára.

A vonatosztatok és a gépkocsiosztatok béketevékenységét a **Honvéd Főparancsnokság** vonat- és autóügyi szemléelője irányította, majd a gépkocsi ügyek leválasztása után külön *gépkocsi szemléelői* beosztást hoztak létre. A szemléelők hatáskörébe tartoztak a kiképzéssel, a tiszti személyügyekkel, szervezettel és felszereléssel kapcsolatos ügyek. Részt vettek a szabályzatok, utasítások szerkesztésében és hadműveleti alkalmazással kapcsolatos javaslatok kidolgozásában. Felügyeleti jogaikat a szemlék és a különböző ellenőrzések során gyakorolták.

A vonatosztatok parancsnokok a katonai körletek területén diszlokáló valamennyi fegyvernem és intézet vonata és azok felszerelése tekintetében szemlejoggal bírtak. Ez alól a tüzérség vonata (mert az ellátási rendszere eltért a többi fegyvernemétől, a későbbiekben bővebben kifejtem H. A.) és a lovasság lovai és málhásállatai jelentettek kivételt.

14 HL. HM. Eln. D. o. 5229/ 1921. Véglegesen engedélyezett felszerelés jegyzéke.

15 HL. Vkf. Eln. VI/ 1.o. 1999/1/ 1929. Adatok a honvédség béke és "Fr." helyzetéről 1919-től 1931-ig.

A vonatalakulatok működésére ható anyagi tényezők

A hadsereg egésze anyagi ellátottságának – már tárgyalt – jellemzői érvényesültek a vonatostagok és gépkocsiosztagok esetében is. A vonat-alakulatok anyagi helyzetének bemutatásakor az "Fr." felvételét befolyásoló tényezőket és a vonat- és gépkocsianyaggal történő ellátást érintem.¹⁶

A háborút követően a trianoni határokon belül maradt vonatanyagot és gépkocsikat a román csapatok az általuk a laktanyákban és raktárakban talált más anyagokhoz hasonlóan kivitték az országból. Az ország területén maradt és a román hadsereg elől elrejtett kincstári és rekvirált gépkocsik a mostoha tárolási körülmények miatt olyan műszaki állapotban kerültek, hogy hadihasználatra alkalmatlanná váltak. A gépjármű állomány elhasználtsága 1921–22-ben tovább romlott. Ennek oka egyrészt az volt, hogy a csapatok megfelelő garanciavállalás nélkül adták bérbe a tehergépkocsikat.¹⁷ Másrészt a HM. tudta nélkül a rejtési munkálatokkal kapcsolatos anyagszállítások jelentős részét a náluk levő gépkocsikkal hajtották végre, a javításukhoz viszont nem rendelkeztek a szükséges anyagokkal és szakemberekkel.¹⁸

A HM. vezetése a további állagromlás megállítása érdekében a "tárolt" kategóriába sorolt gépkocsik számát növelte, míg az üzemi autók számát a minimálisra csökkentette. Az igénybevételre kijelölt gépkocsik meghibásodása esetére vegyesdandáronként egy ún. tartalék autócsoportot hoztak létre, amely 1 személy-, 2 teher- és 1 sebesültszállító gépkocsiból állt, és csak a HM. gépkocsi ügyekben illetékes osztálya (3.o.) engedélyével lehetett igénybe venni.¹⁹ A hadihasználhatóság biztosítása érde-

16 A vonatanyagokhoz tartoztak a fogatolt járművek, főzőeszközök, bognár-, kovács-, nyerges- és patkolószerszámok. A vonatanyagokkal együtt valósult meg a lófelszereléssel – háta-, hámos-, málháslovak és málhásállatok felszerelési tárgyai, a hozzájuk tartozó patkoló anyagokkal történő ellátás is.

17 HL. HM. Eln. 3. o. 5559/ 1922. Rendelkezés a B. oszlopban feltüntet teherautók üzemen kívül helyezéséről.

18 HL. Vkf. Eln. VI/ 3. o. 3060/ 1923. A kincstári autók állapotával kapcsolatos 1923. február 08-án megtartott értekezlet jegyzőkönyve.

19 HL. Vkf. Eln. VI/ 3. o. 33.060/ 1923. A hadsereg "Fr." autó szükségletének biztosítása érdekében 1923. február 09-én megtartott értekezlet jegyzőkönyve.

kében a tárolt gépjárművek központi irányítás melletti javítását rendelték el. Az utasítás a kincstári autókból 119 db. 3 t-s teher-, 67 db. 1.5 t-s teher-, 80 db. sebesültszállító-, 34 db. személy-, 12 db. vágány személy-, 10 db. vágány teher- és 59 db. pótkocsit, a rekvirált autókból 146 db. 3 t-s teher-, 7 db. 1.5 t-s teher- és 153 db. személygépkocsit érintett.²⁰

A megmaradt vonatanyagok a többéves igénybevételtől erősen elhasznált állapotban voltak, többségükben javításra szorultak. A kiegészítő cikkek, köztük a szállítás során oly fontos felszerelések, mint a ponyvatartó ívek és ponyvák nagyrészt hiányoztak, vagy használhatatlan állapotban maradtak meg.²¹ A vonatanyagok javítását lassította, hogy a vonatosztagok állomáshelyén működő vonatműhelyek kapacitásának nagy részét névleg át kellett engedni a **Kereskedelemügyi Minisztérium VI-b. osztálya** fennhatósága alá és mint helyi Kocsi- és Lószerszámjavító Műhelyek folytatták tovább a tevékenységüket.²²

A csapatok és intézetek számára a vonatanyagot az igénylések elbírálása után a HM. utalta ki a vegyesdandárok részére. Az egy tételben átvett anyagot a vegyesdandár parancsnokságok osztották el a csapatok között, akik természetesen ismerték az alárendeltjeik szükségleteit, mert a felterjesztett igényléseiket előzőleg összesítették. A csapattesteknél a gazdasági hivatalok végezték a vonatanyag kezelésével kapcsolatos feladatokat. A gazdasági hivatalok vezették a vonatanyagokkal kapcsolatos anyagnyilvántartásokat, rendelkeztek az anyagmozgásokról, gyűjtötték az azzal kapcsolatos beadványokat, biztosították a tárolás feltételeit.²³ A gyalog-, utász- és kerékpáros zászlóaljknál, valamint a lovasság csapatvonatainál 1922. április 1-től kezdődően a vonatanyagokkal kapcsolatos ügyek intézésére az arra alkalmas tisztek vagy rangosztályba sorolt közigazgatási alkalmazott közül jelöltek ki egy arra alkalmas "vonat-

20 Uo.

21 HL. Vkf. Eln. VI/ 3. o. 33.402/ 1923. Kivonat a vonatszemiélő jelentéséből.

22 HL. HM. Eln. 107. 694/ 1932. Intézkedés.

23 HM. Rendeleti Közlöny 1.980/eln. 1. 1922. sz. Körrendelet A ló- és vonatügyek kezelésére a csapatoknál. A tűzéréség, majd 1926-tól kezdően a műszaki csapatok vonatanyaggal történő ellátása külön rendszerben történt.

ügyi előadót".²⁴ A gyalogzászlóaljknál "vonatügyi előadóknak" általában a géppuskás századparancsnokokat jelölték ki. Ez a kialakult szokás azonban nem volt szerencsés, mert így az "Fr." elrendelését követően a kapcsolt ikerrészek felszerelése nem volt megnyugtatóan megoldva, ugyanis a géppuskás századparancsnokok az alosztályukkal együtt az első ütemben vonultak el. Ennek a veszélyeire a vonatszemlélő hangsúlyozottan felhívta a vezérkar figyelmét.²⁵ A vonatszemlélő megállapítása hamar meghallgatásra talált, a "vonatügyi előadók" tárgyában kiadott rendelet 1923. október 1-én életbe lépett módosítása felhívta a figyelmet a géppuskás századparancsnokok "vonatügyi tiszt" (egyidejűleg az addigi hivatalos elnevezést is módosították, H. A.) megbízatásának mellőzésére.²⁶

A gépkocsi és vonatanyag ellátottságot is sajátos kettősség jellemezte. Egyfelől néhány anyagfajtából még az engedélyezett létszámnak megfelelő szintre sem sikerült feltölteni a hadsereget. Főleg a már korábban is említett gépjárművekkel kapcsolatos anyagellátási zavarok mellett a lovagló-, hám- és málhásállat felszerelés egyes cikkeinél vált jellemzővé a nagymértékű hiány. Az eszközök pótlását 1928-ra sikerült megoldani.²⁷ Másrészt a gépkocsi és vonatanyagoknál is viszonylagos volt a hiány. Az "Fr." hadrend kellálladékaéhoz képest valóban fennállott, de a békeszerződés hadrendre vonatkozó rendelkezései által megengedettek meghaladták. A fentiekből következik, hogy szükségessé vált e tekintetben is a rejtett anyagárolás szabályozása.

A gépkocsi és vonatanyagok rejtett tárolásánál a már említett szabályozók kialakításakor a gépjárművek, tábori kemencék, mozgókonyhák, főzőládák csapatokhoz közel eső, míg a mesterember felszerelések, patkolóanyagok, lovagló- és hámszerszámok laktanyai tárolásáról döntöttek. A vonatanyagok raktározásának megszervezésekor bonyolította a rejtés megszervezését a vonatosztatok több állomáshelyet érintő "Fr." feladata. A tiltott anyagok tárolását annyi helységben kellett megoldani,

24 Uo.

25 HL. Vkf. Eln. VI/ 3.o. 33.402/1923. Vonatcsapat átszervezése "F." esetére. Kivonat a vonatszemlélő jelentéséből.

26 HM. Rendeleti Közlöny 8.134/el.n.1. 1923. sz. Körrendelet A ló- és vonatúgyek kezelésére a csapatoknál.

27 HL. Vkf. Eln. VI/ 1.o. 1999/1/ 1929. Hr. Kimutatás a honvédség békeállományának anyagi helyzetéről 1928.

ahány bevonultatási, felszerelési helyet határoztak meg a vonatosztág részére. Ilyen esetekben a felállításához szükséges készleteket azokra az állomáshelyekre szállították, ahol a felállítás a tervek szerint megvalósult. Ezt a helyőrségben elhelyezett békealakulat felriasztási anyagával együtt kellett tárolni, illetve amennyiben erre nem volt mód, megbízható helyen és körülmények között, külön raktárhelyiségeket kellett bérelni.²⁸

A vonatszolgálat vezető szervei és a nekik közvetlenül alárendelt szervezetek, valamint szállítóegységeinek tagozódása, rendeltetése

Az "Fr." hadrend tervezés a fentiekben már több ízben említett bizalmas jellege miatt a fennmaradt töredékes iratanyag nem elegendő ahhoz, hogy a gépkocsi- és a szűkebb értelemben vonatszolgálathoz (fogalt- és máhásállatvonat) tartozó, szállító-utánszállító egységeinek funkcionális és az egyes szolgálati ágak intézetei közötti elosztását elemezzem. A fellelhető forrásanyag lehetővé teszi azonban az egyes szállító rendeltetésű hadrendi elemek tagozódásának, valamint a szervezésüket meghatározó gazdasági körülményeknek a bemutatását.

A Magyar Királyi Honvédségben az első világháborús tapasztalatok és a szabályzat szerkesztő bizottság ajánlásai alapján épült fel a seregtestek és hadműveleti egységek ellátó- és szállító szolgálata. Az anyagi ellátás folyamatában a hadosztály, a hadtest és a hadsereg is részt vett, a végrehajtás súlypontja a hadosztályra került. A seregvonatok szervezésében az fő törekvés érvényesült, hogy mindhárom kötelék hadrendje foglalja magába a különböző rendeltetéssel létrehozott ellátó intézeteket annyi szállító- és utánszállító egységgel, amelyre az adott seregtestnek szüksége volt.²⁹

A vonatszolgálat háborús szervezeti keretei kialakításánál a korlátozott gazdasági és pénzügyi lehetőségeknek legalább akkora szerep jutott mint az elveknek és szabályzatoknak. A katonai vezetés már közvetlenül a hadsereg megalakulása után, főként az első világháborús tapasztalatok alapján alakította ki a szervezeti kereteket.

28 HL. Vkf. Eln. VI/3.o. 33.397/1923. A rejtett anyagok tárolásának szabályozása.

29 HL. Vkf. Eln. VI/ 1.o 72.112/ 1938 A Harcászati Szabályzat III. rész letárgyalása vezetőségi értekezleten.

talatokra támaszkodva, az utánszállítást a gépkocsiszállításra kívánta alapozni. A gazdasági–pénzügyi lehetőségek 1923 második felére, közvetlenül a kétvonalas "Fr." rendszerre történő áttérést követően egyértelművé tették, hogy a vezérkar korábbi elképzelései a hadsereg gyors motorizációjáról túlzottan optimisták, ezért ha nem is véglegesen, de letettek az utánszállítás nagyarányú gépesítésének koncepciójáról.³⁰ Az ország gépjármű ellátottságának helyzete nem tette lehetővé az egyébként előremutató tervek megvalósítását még az "Fr." elrendelése után sem – annak ellenére, hogy a gépjárműállomány számában a korábbiakhoz képest viszonylag látványos emelkedés fedezhető fel. Magyarországon 1920-ban 259 db., 1921-ben 380 db., 1922 végén 531 db. az utánszállítás szempontjából számbavehető tehergépkocsit tartottak nyilván.³¹ A meglévő gépkocsik üzemanyag ellátásában is komoly nehézségek merültek volna fel, mert az országban tárolt benzinkészlet mindössze 60–80 vagon között mozgott, ebből a kivonuló csapatok 40 vagonra számíthattak. A fennmaradó hajtóanyagot az anyaországban maradt alakulatok és a hadiipar szükségleteinek kielégítésére szánták.³² A tárolt benzinkészlet mennyisége az ország és hadsereg motorizációs szintjét figyelembevéve 10–12 napra volt elegendő. A háború alatti nagy mennyiségű beszerzéssel nem számoltak, a gépjárművek alkohollal történő üzemeltetésére való áttérés hosszabb távon nem jelentett megnyugtató megoldást.

Az 1920-as évek második felében a motorizációs elképzelések közül főként a harcászati szempontokat emelték ki és elsődlegesnek tartották a közvetlenül a harctéren mozgó tüzérségi és nehéz fegyverek vontatását. A hadműveleti kategóriát, tehát az egyes fegyvernemek és csapatnemek gépesítését és az utánszállítást kényszerűségből helyezték a harcászati szint mögé, mert Magyarországon ezek belátható időn belüli motorizációjára nem volt reális lehetőség. Az utánszállítás végrehajtása során a gépkocsik tömeges alkalmazását nem az elsődleges előnyei (nagyobb teljesítmény, csökkenő szállítási idő, H. A.) hanem ezek következményeiképpen lehetővé váló seregvonat csökkenés miatt tartották kiemelt jelentőségű ügynek a hadsereg fejlesztés szempontjából.³³

30 HL. Vkf. Eln. VI/ 3.o. 33. 402/ 1923. Vonatcsapat átszervezése "F" esetére.

31 Statisztikai Évkönyv: 1919–1922. 161.p.

32 HL. Vkf. Eln. VI/ 3.o. 33. 402/ 1923. Vonatcsapat átszervezése "F" esetére.

33 HL. Vkf. Eln. VI/1.o. 1999/1/1929. Adatok a honvédség béke és "Fr." helyzetéről 1919-től 1931-ig.

A gépesítés területén jelentkező nehézségek miatt hosszabb távon is a gépkocsik és fogatolt járművek egymásra épülő és párhuzamos alkalmazását prognosztizálták. A fogatolt járművek használatával a katonai vezetés az elől levő vonatrészeknél, rossz utakon, azoktól oldalvást számolt vagy hátul olyan esetekben, ha nem állt rendelkezésre megfelelő számú gépkocsi, vagy olyan helyeken ahol a kiépített utak nem tették lehetővé a gépjárműforgalmat.

A gépkocsi vonatszolgálat tagozódása, kötelékeinek fontosabb feladatai:

A **gépkocsi félszakaszok** képezték a gépkocsivonatok legkisebb szervezeti kötelékét, amely 5 db. azonos típusú tehergépkocsiból állt. A gépkocsi szakaszok két gépkocsi félszakaszból és ún. harcos rajból tevődtek össze, melyek a hadrendi táblázatukban meghatározottaktól függően 5 t. teherbírású gépkocsiig 10 db., ennél nagyobb teherbírás felett 5 db. gépjárműből álltak. A gépkocsi vonatszolgálat szervezési egységként a **gépkocsioszlopokat** állították hadrendbe. A gépkocsioszlopok szervezetébe 20 db. azonos típusú gépkocsi tartozott.³⁴

Főként az utánszállítás végrehajtásában, a rendelkezésre álló erőforrások minél nagyobb mértékű kihasználása érdekében a mögöttes területeken számoltak az ún. **motoros-vontatóoszlopok** alkalmazásával.³⁵ A gépkocsi- félszakaszok, szakaszok- és oszlopok elsődleges feladatai közé a csapat-, anyag-, sebesült és betegszállítást sorolták. A nagy mozgékonyágban rejlő lehetőségek miatt azonban számoltak a felderítő-, híradó- és jelentő szolgálatban való időszakonkénti, a feladatoktól és körülményektől függő közreműködésükkel is. A sebesültek, betegek szállítására hadosztálynál (melynek sebesültszállító szervezetét a vegyes szervezés miatt a fogatolt vonat szolgálatnál mutatom be, H. A.) magasabb kötelékeknél az egészségügyi intézetekhez rendelve, külön e célra szervezett egyenként egy parancsnoki rajra és két szakaszból (5-5 sebesültszállító gépkocsival) álló **sebesültszállító gépkocsioszlopokat** alkalmaztak.³⁶

34 Vezetés Kézikönyve: I. köt. 261.p.

35 Uo. 263.p.

36 Uo. 337.p.

A gépkocsivonat szervezeti kötelékeinek bemutatásánál, bár nem tartoztak a szorosan vett gépkocsi vonatszolgálathoz, meg kell említeni a **magasabb parancsnoksági gépkocsi osztagokat**, amelyeket a magasabb parancsnokságok (vegyesdandár, hadosztály, hadtest és hadsereg) mozgékonyságának biztosítása érdekében szervezték meg. Feladatuk volt a parancsnoksághoz beosztottak málhájának és a parancsnokság működéséhez szükséges felszerelés szállítása.³⁷

A gépkocsi oszlopok tevékenysége során felmerült kisebb javítási igényeket a **mozgó gépkocsijavító műhelyek** elégítették ki. A szervezési és alkalmazási elvek szerint 2–3 gépkocsi oszlophoz rendeltek egy mozgó gépkocsijavító műhelyt, a főbb útvonalakra vagy védett, de jól megközelíthető helyekre telepítve. A Harcászati Szabályzat felosztása szerint a **gépkocsi anyagpótlóállomások** az ellátó szolgálat üzemanyag és gépjármű pótlás ágazatához tartoztak, azonban a javítások és a gépkocsi anyagutánpótlás rendszerének teljes megértéséhez feltétlenül szükséges a főbb feladataikat ismertetni. A hosszabb ideig tartó, nagyobb eszköz- és szakértelmet igénylő javítási munkák elvégzésére, a nem javítható gépjárművek anyaországba történő szállítására, a megrongált, megsemmisült gépkocsik és elhasznált műszaki- üzem- és abroncsanyagok pótlására, az alkalmazási területen található gépjárműanyagok gyűjtésére állították a hadrendbe. Az anyagpótlóállomások alaprendeltetéséhez tartozott a gépkocsi oszlopok gépkocsivezetőinek pótlása és a mozgó gépkocsi javító műhelyek időnkénti megerősítése is.³⁸

A gépkocsi félszakaszokat altiszt, az attól magasabb kötelékeket tiszt vezette. A gépkocsioszlopok és motoros-vontatóoszlopok irányítására és a gépjármű és üzemanyag pótlásának szervezésére 4–5 oszloponként **gépkocsi csoportparancsnokságot** hoztak létre.³⁹ A gépkocsi vonatszolgálathoz tartozó szállító-, utánszállító kötelékek irányítási, vezetési rendszeréről a szállítás elveinek tárgyalásakor ejtek bővebben szót.

A vezérkar, felismerve a gépkocsiszállításban rejlő lehetőségeket, hosszabb távon a gépkocsioszlopra kívánta alapozni az utánszállítás lebonyolítását. A későbbiekben részletesebben tárgyalt tényezőkből kifo-

37 Uo. 264.p.

38 Uo. 263-264.p.

39 Uo. 264.p.

lyólag azonban az 1931–re tervezett hadrend szerint a hadosztály kötelékébe mindössze 1–, lovashadosztályéba pedig 3 gépkocsioszlop beállítására nyílt lehetőség. Az ellátás és utánszállítás rendszerének felépítése miatt a hadtest állományába szervezetszerű gépkocsiszállító egységet nem szerveztek, a hadműveletek során a helyzettől függő megerősítésükről a hadsereg gondoskodott. A Fővezérség közvetlen alakulatok "Fr." hadrendje is csak 42 gépkocsioszlopot (ebből 5 lőszer szállító, H. A.) és 7 gépkocsi anyagpótlóállomás, valamint mozgó gépkocsijavító műhelyből állt.⁴⁰

A szűkebb értelemben vett (fogatolt– és málhásállat) vonatszolgálat szállító és vezető szerveinek tagozódása, valamint a közvetlenül nekik alárendelt szervezetek tagozódása és rendeltetése

A fogatolt vonatok esetében is fennállt a külső körülmények diktálta szervezési kényszer. A várható hadszíntér útviszonyai és az országban használt fogatos járművek meghatározták a fogatolt vonatok felépítését és alkalmazásuk egyes kérdéseit. Az első világháborúban az Osztrák–Magyar Monarchia hadvezetősége számára gyorsan bebizonyosodott, hogy a kevésbé művelt hadszíntereken rendszeresített, viszonylag nagy teherbírású ún. kincstári járművek nem felelnek meg a folyamatos utánszállítás fenntartása által támasztott követelményeknek.⁴¹ Ezért már 1914 őszén, a háború első időszakában meg kellett kezdeni az áttérést a nehéz kincstári járművekről a könnyű, de kisebb teherbírású országos járművekre.⁴² Az első világháború során a jól kiépített hadszíntereken a kincstári jármű továbbra is használatban maradt, olyannyira, hogy a szövetséges német csapatokat is a Kárpátokban, Szerbiában, Olaszországban és Romániában a helyszínen szerelték fel országos járművekből álló vonatfelszereléssel.⁴³ A háborút követően a német Reichswehr–ben, megőrizve a ko-

40 HL. Vkf. Eln. VI/1.o. 1999/1/1929. Adatok a honvédség béke és "Fr." helyzetéről 1919–től 1931–ig.

41 A hadszíntér "műveltségén" a korabeli terminológiában a mai értelemben vett infrastrukturális kiépítettséget értették.

42 Gottl Jenő–Mojzer László: Hadseregünk ellátása a világháborúban (1914–1918). I. köt. Események a Balkán hadszíntéren. Csáthy Ferenc egyetemi könyvkereskedés és irodalmi vállalat Rt. Debrecen–Budapest. Kiadási év nélküli. 52.p.

43 Uo. 60.p.

rábbi szervezési tapasztalatokat, zömében 1 t. teherbírású kincstári fogatolt járműveket tartottak hadrendben.⁴⁴

A Magyar Királyi Honvédségben a várható hadszíntér jellege, a fentiekben vázolt tapasztalatok és nem utolsósorban annak okán, hogy Magyarországon leginkább az országos jármű volt elterjedve, ez maradt továbbra is használatban. A hadsereg megalakulásakor az "Fr." hadrendben a fogatolt vonatszolgálat általános rendeltetéssel létrehozott utánszállító egységeit (szervezési kategóriaként értelmezve az alosztályokat H. A.) az **"egységes utánszállító lépcsők"** (a továbbiakban **utánszállító lépcsők**) alkották.⁴⁵ Az utánszállító lépcsők három, egyenként 20 országos járműből álló szakaszra és egy 10 országos járműből álló saját részlegre tagozódtak.⁴⁶ A fogatolt vonatszolgálatban az országos járművek vontatására döntően lovakat használtak, de rossz útviszonyok és a lóbeszerzés nehézségei esetén ökrök és bivalyok alkalmazásával is számoltak.⁴⁷

Az utánszállítás szervezésekor a járművek közlekedésére alkalmatlan hadműveleti területeken, főként hegyvidéken málhásállatok (lóössvérek, málháslovak és szamarak) alkalmazását is számításba vették. Egy **málhásállat lépcsőbe** száz málhásállatot soroltak be, állatonként 50–90 kg-os, lépcsőnként 5.000 kg-os hasznos teherbírással mint számvetési egységgel számoltak – amelyet az adott lépcső málhásállatainak fajtája, a terep jellege és a szállítandó anyagok határoztak meg.⁴⁸

Az általános rendeltetésű fogatolt utánszállító lépcsők mellett olyan alapvetően szállító feladatokat végrehajtó oszlopokat is hadrendbe állítottak, amelyek megfelelő felszereléssel és kiegészítő cikkekkel ellátva speciális szállítási igényeket elégítettek ki. Így az utász csapatokhoz rendszeresített szabványos 53.12 m,– nehéz 26.56 m– vagy keskeny 66.4 m

44 HL. Vkf. Eln. VI/3.o. 136.964/ 1929. Barabás Emil vkszt. ezredes jelentése az 1929. július 30-tól augusztus 2-ig megtartott német Nachschubübung-ról.

45 Az "egységes utánszállító lépcső" elnevezésben az egységes szó az ellátás és utánszállítás folyamataiban megvalósuló vezetési rendszert fejezte ki. Az utánszállító kötelékek irányítási rendszerére a szállítás elveivel és rendjével foglalkozó alfejezetben bővebben kitérek.

46 HL. Vkf. Eln. VI/ 3.o. 33. 402/ 1923. Vonatcsapat átszervezése "F" esetére.

47 E-17-es Von. ut. 2. pont 19.p.

48 Vezetés Kézikönyve: I. köt. 283.p.

hosszú hadihíd elemek szállítására, hadosztályonként két, egyenként két fél **hadihídoszlop**ból és saját kocsirészlegből álló hadihídoszlopot rendszeresítettek.⁴⁹

A háborús egészségügyi ellátás legbonyolultabb részét a sebesültszállítás megszervezése képezte. A **Magyar Királyi Honvédségben** a szervezetszerű egészségügyi anyag- és sebesültszállító kötelékeket a központi irányítás alá tartozó sebesültszállító gépkocsioszlopok kivételével a **hadosztályok egészségügyi oszlopaihoz** szervezték. A hadosztály egészségügyi oszlop egészségügyi személyzetre és vonatosztagra tagozódott és kötőhelyet, valamint az ún. könnyen sebesültek állomását (mindkettőt duplázni lehetett H. A.) működtették.⁵⁰ A vonatosztag gépkocsi egészségügyi oszlopból és egészségügyi anyag- és sebesültszállító kocsi-oszlopokból tevődött össze.⁵¹ A sebesültszállító gépkocsikat elsősorban a kötőhelyek gyors kiürítésére, a mögöttes tábori kórházak és a vasútvonalakra települt egészségügyi intézetek felé alkalmazták, míg a fogatolt egészségügyi anyag- és sebesültszállító kocsi-oszlopok fő feladatát a csapatok segélyhelyeinek gyors kiürítése, kötszer és gyógyszer szükségleteik utánszállítása képezte.

A kétvonalas "Fr." hadrend bevezetésének előkészítése időszakában a vezérkar az igénybevehető gépjárművek számát túlzott optimizmussal állapította meg. Ezért is vált olyan sürgetővé a vonatalakulatok működésére ható anyagi tényezők című alfejezetben tárgyalt gépjármű igénybevétel rendjének megszigorítása, és a gépkocsiállomány központi javításba vételének elrendelése. A háborús hadrend megállapításakor a kiállítható gépkocsioszlopok számának túlbecsülésével párhuzamosan az utánszállító lépcsők számát a lehető legminimálisabb mértékben állapították meg, a minél gyorsabb felvonulás és a mozgékonyág biztosítása érdekében.⁵² Az új alapokra helyezett hadrendre való áttérést követően nyilvánvalóvá vált, hogy a gépkocsi oszlopok hiányában a fogatolt utánszállító lépcsők nem elégítik ki azt a minimális követelményt sem, hogy a hadsereg egy-

49 E-17-es Von. ut. 33. pont 36-37.. – A lovas hadosztály félhadhídoszlopaihoz a fogatolt járművek helyett gépkocsikat állítottak be.

50 H. SZ. I. rész. 2. füzet. 1559. pont. 340.p.

51 Uo. 35. pont. 38.p.

52 HL. V.kf. Eln. VI/ 3.o. 33. 402/ 1923. Vonatcsapat átszervezése "F" esetére.

szeri lőszer- és élelmiszer szükségletét egyszerre meg lehessen emelni. A jóváhagyott hadrendben vegyesdandáronként a rendszeresített három lépcsőből kettő lőszert, egy pedig élelmezési anyagot szállított.⁵³

A kialakult helyzetben szükségessé vált a fogatolt vonatalakulatok átszervezése. 1923-ban teljes körű vizsgálat alá vették a seregvonatok teljesítőképességét, irányítási rendszerét és szervezeti tagozódását. Az alapos elemzés számvetési és szervezési kérdéseket és javaslatokat vetett fel. Az érvényben levő számvetési egységeket és lépcsőket újra meg kellett határozni, anyagfajtanként az alosztályokon, osztályokon és csapat-testeken keresztül a vegyesdandárokig.⁵⁴

Az első világháborút követően kialakított utánszállító lépcsők felépítése nem felelt meg a szervezési elveknek és követelményeknek. Az utánszállító lépcső egy szakaszának egy 10 t-s hasznos teherbírású vasúti kocsirakományának megfelelő anyagot kellett felvennie és elszállítania. Országos járművenként a szakaszokhoz rendszeresített húsz fogatolt kocsit figyelembe véve egy járműre átlagosan 5 q teher jutott optimális esetben. Ez az átlagos mennyiség a meghibásodások, rongálódások és a veszteségek arányában növekedett, teljes feltöltöttséggel pedig a szállító kötelek esetében még a felvonulás alatt is csak nagybani számvetések során lehetett számolni. A Monarchia közös hadseregében 4 q-ban határozták meg a könnyű országos jármű teherbírását, amelyet a háborús tapasztalatok igazoltak is.⁵⁵ A minimális mértékben rendelkezésre álló, a kívánatosnál nagyobb mértékben megterhelt utánszállító lépcsőknek az utánszállítás folyamatosságának fenntartása érdekében nagyobb távolságot kellett megtenniük. Ilyen körülmények között a vonatlépcsők háborús körülmények közti gyors leromlása biztosra vehető volt, veszélyeztetve ezzel a hadsereg anyagellátását.

A túlterhelés problémájának megoldását a vezérkar és honvédség főparancsnokságának illetékesei abban látták, hogy az **utánszállító lép-**

53 HL. Vkf. Eln. VI/ 3.o. 33.402/ 1923. Vonat lépcsők és lőszeroszlopok átszervezése. A Honvédség Főparancsnokság Kiképzési Osztály vonatügyi szakelőadójának előterjesztése.

54 HL. Vkf. Eln. VI/ 3.o. 33.468/ 1923. Számvetési lépcsők meghatározása.

55 HL. Vkf. Eln. VI/ 3.o. 33.402/ 1923. Vonat lépcsők és lőszeroszlopok átszervezése. A Honvédség Főparancsnokság Kiképzési Osztály vonatügyi szakelőadójának előterjesztése.

csők szakaszait alkalmassá kell tenni a 10 t-s vasúti kocsik rakományának elszállítására azok ésszerű terhelésének figyelembe vételével. Javaslataink szerint a kívánt célt a lépcsők fogatos kocsijainak hetvenről nyolcvanötre történő emelésével lehetett elérni a szakaszok között egyenlő arányban elosztva.⁵⁶ Az előterjesztés szerinti átszervezéssel ugyan az egyes vonatlépcsők oszlophossza megnövekedett, nehezítve ezzel a vezetés és a biztosítás megszervezését. A hadsereg összességében vizsgálva azonban az egyszeri lőszerükséglet megemeléséhez a korábbi 59 helyett 48, míg az élelmezési anyagra számolva a 96 lépcső helyett 75-re volt szükség.

Az utánszállító lépcsők szakaszai országos járműveinek számának növelésével a vezérkar is egyetértett és azt a javaslatnak megfelelően meg is emelték.⁵⁷ Az engedélyezett kocsinkénti terhelés nagyságát 400–450 kg-ban határozták meg. Az utánszállító lépcsők kapacitásának számvetési egysége 30 t. maradt, mivel a szakaszok feladata nem változott (egy 10 t-s vagon rakományának szállítása, H. A.)

A vegyesdandár és a lovas hadosztály lőszer- és élelmezési készletei egyszeri megemelésének biztosítása érdekében az első vonalbeli vegyesdandárok lőszerlépcsőit 3-ra, az élelmezési lépcsőit 4-re, a második vonalbeli vegyesdandárok élelmezési lépcsőit 4-re emelték, míg a lőszerlépcsők száma dandáronként változatlanul kettő maradt. A lovas hadosztályokat a tervek szerint az "Fr." elrendelése után egy lőszerlépcsővel és a vegyesdandárokénál jóval nagyobb zabszükséglet szállítása miatt hat élelmezési oszloppal látták el.⁵⁸ A kétvonalas "Fr." rendszer felhagyása után a hadosztályokat az 1931-re kialakított szervezési elképzelések szerint 7–7 lőszer oszloppal, illetve 7 élelmezési anyagot szállító utánszállító lépcsővel látták el. A lovashadosztályhoz 2 lőszer oszlopot és 7 élelmezési anyagot szállító utánszállító lépcsőt állítottak hadrendbe.⁵⁹

56 Uo.

57 HL. Vkf. Eln. VI/ 3.o. 33. 402/ 1923. Vonatcsapat átszervezése "F" esetére.

58 Uo.

59 HL. Vkf. Eln. VI/1.o. 1999/1/1929. Adatok a honvédség béke és "Fr." helyzetéről 1919-től 1931-ig.

A lőszerrel állandóan megrakott utánszállító lépcsőket a lőszerutánpótlás jegyében a lőszer rakodó szakaszokkal, a tűzér javító műhelyekkel és tűzér pótosztagokkal együtt a tűzér szervek irányítása alatt az ún. **lőszer telepben** egyesítették. Az egyesített szervezetben lőszer szállító lépcsők a **lőszeroszlop vagy lőszerlépcső** elnevezést kapták, mintegy ezzel is kifejezve, hogy elsősorban lőszer szállításra lehetett felhasználni őket. Kivételt képezett ez alól a leürített lőszeroszlopok felhasználása más anyagok utánszállításában abban az esetben, ha nem állt rendelkezésre elegendő lőszer a gyors újramálházásra.⁶⁰ Az összevonás természetesen nem érintette az üres oszlopok sebesültszállításban történő felhasználásának már korábban kialakított és a háborús tapasztalatok igazolta elméletét. A lőszerutánpótlásban bekövetkezett változásokkal a tűzér ség vezetésének javaslatait fogadták el, amelyet a **Soós Károly gyalogsági tábornok** által vezetett szabályzat szerkesztő **SZKEB.** is magáévá tett.

A Magyar Királyi Honvédség hadrendjébe szervezett fogatolt utánszállító lépcsők és lőszeroszlopok megfelelő feltételek hiányában nem feleltek meg a kor követelményei szerinti szervezési elveknek. A lépcsők viszonylag nagy szervezete már magát a megalakítást is megnehezítette, mert sok országos járművet, szereléket és lovat igényelt. A kényszerből rendszeresített sok országos jármű miatt nagy volt a vonatlépcsők személyi állomány szükséglete, ami a tartalékos képzés lehetőségének beszűkülése mellett óhatatlanul azzal járt, hogy az utánszállító lépcsők személyzetét szinte kizárólag az idősebb korosztályokból jelölték ki. A fogatolt kocsik nagyszáma miatt az utánszállító lépcsők oszlop hosszát a menetek során ideális esetben sem sikerült 850 m alá szorítani.⁶¹ A vonatlépcsők hosszú oszlopaiból fakadó nehézségek kiküszöbölésére nem állt rendelkezésre a folyamatos vezetés fenntartásának feltételeit megteremtő híradó eszköz, jelentő lovas vagy motoros. A lőszeroszlopok és utánszállító lépcsők nem rendelkeztek a földi és légi támadások elhárítását szolgáló biztosító csapattal.⁶²

60 HL. Vkf. Eln. VI/ 3.o. 33. 402/ 1923. Vonatcsapat átszervezése "F" esetére.

61 E-1-es H. Sz. 1924. II. rész. Alaki határozványok és műszaki adatok (a továbbiakban II. rész) 4. sz. melléklet. Az utánszállító lépcső osszlophossza több mint kétszeresével haladta meg a kötetékben levő zászlóaljét (400 m.).

62 A biztosító csapatokat az ellenség földi megfigyelésének és váratlan támadásainak megakadályozása és repülői elleni harc céljából szervezték, illetve jelölték ki.

A magyar vonatlépcsők szervezetét összehasonlítva a német utánszállító lépcsőkével a minőségi mutatók egyértelműen a német oszlopok fölényét jelzik. A Reichswehr-ben az utánszállító lépcsők többségében a kincstári járműveket rendszeresítették, jelentősen megrövidítve ezzel az oszlopok hosszát, mégis nagy súlyt fektettek a folyamatos híradás fenntartására. A menetek alatt a parancsok továbbítására lépcsőnként egy motorkerékpár állt rendelkezésre, az elhelyezések során az előljáró vonatparancsnoksággal a vezetékes összeköttetés kiépítésére távbeszélő osztagot rendszeresítettek.⁶³

A Reichswehr a vonatlépcsők biztosítását is sokkal inkább meg tudta oldani, mint a **Magyar Királyi Honvédség**. A német hadseregben ugyanis a lépcsőkhöz az oszlopparancsnok alárendeltségében 2–3 lovas járőrt szerveztek, melyek felszerelése az egyéni fegyverzetten kívül a járőr számától függően 4–6 könnyű géppuska volt. Az országos járművel rendelkező utánszállító lépcsők is rendelkeztek motorkerékpárral, távbeszélő osztaggal és lovas járőrökkel.⁶⁴

A vonatparancsnokságok szervezetenként hadosztály-, hadtest és vonatcsoport parancsnokságra tagozódtak, alárendeltségükbe tartozott a vonat vezetés szempontjából valamennyi vonatalakulat. A vonatcsoportparancsnokságok alárendeltségébe tartoztak a hadtest vonatok seregvonatcsoportjai, valamint a hadosztály és hadtest vonatlépcsőkhöz be nem sorolt hadsereg és Fővezérség közvetlen utánszállító lépcsők és ellátó intézetek.⁶⁵ A kétvonalas "Fr." rendszer bevezetését követően Budapesten, Székesfehérváron és Miskolcon terveztek felállítani egy-egy vonatcsoportparancsnokságot. A tizenégy vegyesdandár, a lovas hadosztály és a magasabb kötelékek vonatainak operatív vezetését három vonatcsoportparancsnoksággal nem lehetett megoldani. A háborús vonatvezetés

63 HL. Vkf. Eln. VI/ 3.o. 136.964/ 1929. Barabás Emil vkszt. ezredes jelentése az 1929. július 30-tól augusztus 2-ig megtartott német Nachschubübung-ról.

64 Uo. Barabás ezredes jelentésének összegzésében javaslatot tesz arra, hogy magyar utánszállító lépcsőket a tűzér tütegekhez hasonlóan legalább két géppuskával lássák el, a pénzügyi feltételek azonban még ezt sem tették lehetővé.

65 Az E-17-es Von. ut. 123. pont 78.p. a vonat vezetéshez menetekkel, elhelyezésekkel és biztosítási feladatokkal kapcsolatos irányítást, valamint tábori rendőri egészségügyi szolgálattal összefüggő tevékenységet sorolták.

megoldása a honvéd főparancsnokság vonatügyi szakelőadói szerint abban rejlett, hogy vegyesdandáronként (a vegyesdandárokat az ellátás megszervezése szempontjából hadosztályként kezelték, H. A.) fel kell állítani egy vonatsoport parancsnokságot, a három meglevőt pedig hadtest vonatparancsnoksággá kell átalakítani.⁶⁶ A vezérkar anyagi- és vonatügyekben illetékes 3. osztálya a javaslatot túlzónak találta, és csak négy újabb vonatsoport parancsnokság és három hadtest vonatparancsnokság felállításával értett egyet.⁶⁷

Közvetlenül a vonatparancsnokságokhoz tartoztak a különböző rendeltetéssel létrehozott intézetek, amelyek a vonatok személyzetének, lovainak és vonatanyagainak pótlására, és az állategészségügyi feladatok ellátására szerveztek. A hadosztály vonatparancsnoksághoz egy vonatpótosztag, egy lópóttelep és egy lókérdőház, a hadtest vonatparancsnoksághoz pedig egy hadtest vonatpótosztag tartozott, míg a vonatsoport parancsnoksághoz egy tartalék vonatpótosztagot, egy tartalék lópóttelpepet és egy tartalék lókérdőházat szerveztek.⁶⁸

A vonatpótosztagok és tartalék vonatpótosztagok végezték az után szállító lépcsők, löszeroszlopok és különböző vonatintézetek személyzetének lófelszerelésének, vonat- és patkolóanyagának pótlását és javítását. Ennek megfelelően parancsnokságra, vonat személyi tartaléokra és vonatműhelyre- anyagpótló oszlopra tagozódtak.⁶⁹

A lópóttelpeket és tartalék lópóttelpeket a csapatoknál és a vonat alakulatoknál fellépő lóhiányok pótlására szervezték. Egy lópóttelpepen egyszerre harminc lovat tarthattak. A lókérdőházak és tartalék lókérdőházak végezték a leromlott, fertőző betegségben szenvedő lovak átvételét a csapatoktól, a négy héten belül gyógyuló lovak gyógykezelését és az állategészségügyi raktár kezelését.⁷⁰ A hadsereg megalakulása időszakában a lókérdőházak a lópóttelpekek szervezetébe tagozódtak. A szabályzat-szerkesztő Bizottság javaslatára azonban szétválasztották az egységes ló-

66 HL. Vkf. Eln. VI/ 3.o. 33.402/ 1923. Vonat lépcsők és löszeroszlopok átszervezése. A Honvédség Főparancsnokság Kiképzési Osztály vonatügyi szakelőadójának előterjesztése.

67 HL. Vkf. Eln. VI/ 3.o. 33. 402/ 1923. Vonatcsapat átszervezése "F" esetére.

68 E-17-es Von. ut. 25. ,26.,27. pont 33– 34 p.

69 Uo. 28. pont. 33–34.p

70 Uo. 29–30. pont 34–35 p.

póttelpepet, mert a beteg és egészséges lovak egymással való érintkezése magát a lópótlás folyamatát veszélyeztette.⁷¹

71 HL. Vkf. Eln. VI/ 3.o. 33. 402/ 1923. Vonatcsapat átszervezése "F" esetére.

KÖNYVSZEMLE

Csabai György¹

EGY KÖNYV "A HADERŐ POLGÁRI VEZÉRLÉSE" ELOLVASÁSA KAPCSÁN

Közép- és Kelet-Európa országai 1989-ben és 1990-ben a társadalmi változás új és demokratikus útját választották. Az átmenet összetett folyamatai megannyi új problémát hoztak felszínre, főként olyanokat, amelyeket a fiatal demokráciáknak előbb vagy utóbb meg kell oldaniuk. Ugyanis a Varsói Szerződés feloszlata, majd a Szovjetunió felbomlása után a szuverenitásukat visszanyert államokban összességében "többmilliós" haderő "ex lex" állapotának elkerülése érdekében elemi érdek és szükség mutatkozott a haderő polgári irányítására és ellenőrzésére. Jelenleg a haderő átalakítása és a haderőért viselt felelősség teszi aktuálissá a kérdéskör alapos körbenjárását, amelybe beletartozik a fejlett demokráciák ezirányú történelmi tapasztalatainak és a jelenkori nézeteinek a megismerése is.

A Nyugat többszáz éves történelmi hagyománya, a jelenleg elfogadott elvek és nézetek, a Közép- és Kelet-Európa országainak ezirányú gondjai, a fiatal demokráciák bukducsolása és a bizonytalanságai, a kiútkeresés igénye, a politikai és katonai vezetések segítésének szándéka tökröződik végig a hét szerző tanulmányaiból szerkesztett könyvben. Hazánk, a Magyar Köztársaság a fegyveres erők polgári irányításában (beleértve többek között az ellenőrzést is) számos eredményt ér el, mind a jogi szabályozásban, mind a gyakorlati megvalósításban. Azonban a gyakorlati élet hozta gondokat, esetleges anomáliákat és torzulásokat ilyen hamar nem lehet teljesen elkerülni és megoldani, mert mindezek időt, azután széles körű felkészítést igényelnek, s ebben a munkában partnereink (jövendő szövetségeseink) segítségnyújtása is elengedhetetlennek tűnik a NATO csatlakozásunk szempontjából.

1 Dr. Csabai György alezredes, a hadtudomány kandidátusa, a ZMNE Stratégiai és Védelmi Kutatóintézet főmunkatársa

Ezt az igényt ismerte fel *Sz. Kiss Csaba*, aki a **Stratégiai és Védelmi Kutatóintézet**, a **Gondolat Kiadó segítségével**, az **USA Információs Szolgálat**a, a **brit Védelmi Minisztérium** és a **NATO Információs és Sajtóirodája** támogatásával válogatta és szerkesztette ezt a könyvet. A témában ez az első hazai kiadás.

"**A haderő polgári vezérlése**" című könyv a fentebb leírtak alapján hiánypótló és úttörő vállalkozás is.

A szerkesztő biztos kézzel válogatott a nemzetközileg ismert civil és katonai szakértők tanulmányaiból. **A könyvben közölt hét tanulmány** átfogja a haderő polgári irányításának történetét, erkölcsi- és közigazgatásának elemzését, a közép- és kelet-európai országok jelenlegi civil-katonai kapcsolatainak kritikáját és az ún. "*magyar helyzet*" bemutatását.

A következőkben a könyvet röviden bemutatva vegyük sorba az egyes tanulmányok alapvető vonásait.

A könyv **első tanulmánya** *F. Trask* (amerikai történész és író) "**A fegyveres erők polgári irányítása az Egyesült Államokban**" (13-52. oldal) címet viseli. Trask nagyívű történelmi áttekintésben vázolja a polgári irányítás kérdéskörét 1782-től a közelmúltig. A tanulmány tanulsága az, hogy minden nemzet a maga sajátos történelmi útját járja, ami azt jelenti, hogy sokféleképpen és sokféle úton lehet eljutni az alkotmányossághoz, a törvényes rendhez, a kormányzat visszaélései elleni védelemhez, de bizonyos alapelvek nélkülözhetetlenek. Ilyen alapelv például a fegyveres erők polgári vezérlése. Ezért ismeretlen az USA történelmében a katonai puccs és a katonai önkényuralom. Megjegyezzük, hogy az USA eddigi elnökei közül tíz tábornok volt.

A **második tanulmányban** *Keith Simpson* (a cranfieldi Biztonsági Tanulmányok Intézetének igazgatója) "*Frakkosok, Mandarinok és Csákosok*" (53-72. oldal) közötti viszonyokat elemzi. Keith Simpson a frakkosokkal a politikusokat, a csákosokkal a katonákat és a mandarinokkal pedig az állami tisztségviselőket jelöli. A terminusok mint metafórák a civil-katonai kapcsolatokat jelzik, melyeknek az alapjait az Egyesült Királyságban a 17. században alapozták meg, amely kiteljesedett az idők folyamán a parlamenti demokráciában. Szerényen megjegyzem, hogy hazánkban a 17. században fő kérdést a törökök kiűzése képezte, melyre Európa segítségével került sor. Továbbá ebben az időben írta a híressé

vált hadtudományi munkáit *Zrínyi Miklós*. Keith Simpson lándzsát tör a vegyes életpályák, a kötelezettségek és a különbségek mellett. Egyetért *Michael Heseltinnel*, aki szerint "a politikusok elcsúsznak a banánhéjakon", a köztisztviselők tudják, hogy hol szoktak heverni és időben kikérik őket. Nézete szerint a koalíciós hadviselés és a multinacionális erők képviselik a jövő irányzatait. Ugyanakkor a haderő és a társadalom eltérő értékei és prioritásai okok adhatnak az aggodalomra, fennáll az a veszély, hogy szakadék alakul ki a koalícióban harcoló katonák és a lakosság között. Továbbá a változások, az új menedzselési rendszer, a funkcionalizmus is megváltoztatja vagy megkérdőjelezi a hagyományos katonai értékeket és a lojalitást.

A harmadik tanulmányban a *Kenneth W. Kemp* és *Charles Hudin* amerikai szerzőpáros (akik oktatók az USA katonai felsőoktatási intézményeiben) "**A haderő feletti polgári fennhatóság természete és korlátai**" (73-98. oldal) alapvető részleteiben tárják az olvasó elé. A szerzők a polgári irányítás természetét a katonák erkölcsi kötelezettsége szempontjából vizsgálják. Megtudjuk, hogy Angliában és az USA-ban **a hadsereget következetesen és elővigyázatosan kizárták három nagy területről:**

- a.) a rutinszerű rendőri feladat ellátásából;
- b.) a bíróságok működtetéséből, és
- c.) a politizálásból.

A jogi és erkölcsi kérdések között tisztázták a parancsmegtagadás eseteit, motivációit és a politikai semlegesség kötelezettségét. Az alternatívák felrajzolásába (és ezt kíméletlenül megteszik) bőven belefér a leköszönés, az engedelmesség vagy a zendülés.

A negyedik tanulmányban *Douglas Bland* (a kanadai fegyveres erők nyugállományú repülő tisztje, a politikatudományok doktora) "**A katonák védelme a civil vezérléssel szemben**" (92-124. oldal) a civil-katonai relációk elhanyagolt dimenzióját feszegeti. D. Bland rámutat arra a paradox helyzetre, hogy "*magának a nyugati civil-katonai kapcsolatoknak a stabilitása*" nagyban korlátozza a Nyugat azon képességét, hogy eligazodást kínáljon a kelet-európai államoknak, egyszerűen azért, mert a nyugati politikai és katonai vezetők hosszú évek óta nem foglalkoztak alaposan ezzel a kérdéskörrel. D. Bland professzor megerősít bennünket

abban, hogy minden új demokráciának megvannak a maga sajátos civil-katonai problémái, amelyeket az ország saját politikai, társadalmi, katonai és történelmi adottságainak megfelelően kell megoldani. Azonban minden újonnan függetlenné vált államnak - így nekünk is a recenzor megjegyzése - ki kell dolgozni a civil-katonai kapcsolatok alapelveit, normáit és szabályait (a hosszú távú irányításra), továbbá ugyanakkor hatékony kormányzati- közigazgatási mechanizmusokat is kell kiépíteni.

A polgári-katonai kapcsolatok fő ismertető jegyei közé sorolja az ország védelméért viselt közös felelősséget, a katonaság működésével összefüggő kérdéseket, a civil minisztert, az integrált védelmi minisztériumot, az egyesített parancsnokságot, és az egyensúlyra való törekvést. Végezetül a szerző felteszi azt a kérdést, hogy a boncolgatott témakörben **a Partnerség a békéért** program segít-e vagy gátol? Választ ugyan kap az olvasó a kérdésre, de nem teljes értékű, aminek a lényege abban foglalható össze, hogy a NATO tisztek amikor a közép- és kelet-európai országokban járnak, megtalálják azokat a tiszteket, akinek hasonló a hatásköre, így könnyű velük rokonszenven alapuló szakmai kapcsolatokat kiépíteni. Ugyanakkor a NATO civil tisztségviselőinek a civil védelmi establishment teljes hiánya miatt alig van mit keresniük, hiszen a katonai parancsnokságokat és civil minisztériumokat Közép- és Kelet-Európában két külön táborba sorolják.

Az **ötödik tanulmányban** *Alvin H. Bernstein* (a George C. Marshall Biztonságpolitikai Tanulmányok Európai Központjának igazgatója) **"Hogyan támogatják az intézmények a haderő polgári irányítását és ellenőrzését a demokráciákban?"**- két kérdéscsoporttal foglalkozik (125-144. oldal). Az elsőben a kormányzás szerkezetével kapcsolatos kérdéseket feszegeti, a másodikban a társadalmi és politikai viszonyok szélesebb körét veszi górcső alá. A. H. Bernstein hangsúlyozza, hogy a demokráciákban mindekttő az alkotmányosságon alapul, valamint ezeknek a felügyelete az államférfiak folyamatos figyelmét igényli.

A. H. Bernstein felfogása szerint a haderőért való felelősséget megosztják a végrehajtó és a törvényhozói ágak között és a harmadik hatalmi ág - a bíróságok - szerepe inkább kiegészítő, mintsem központi jellegű. Az olvasó azután megismerkedhet a Marshall Központban folyó tanfolyamok általános és speciális tapasztalataival. Újra látjuk azt, hogy a Közép- és Kelet-Európában egészen a közelmúltig a nemzetbiztonsági kérdések oktatása militarizált volt. Különösen a volt Szovjetunió utódállai-

maira, de térségünk országaira is nyomasztólag hat a kommunizmus öröksége - írja az igazgató - bár elismeri, hogy történtek lépések több téren is a civil ellenőrzés megerősítésére.

A keleti országok politikai-társadalmi viszonyainak feltárása után A. H. Bernstein megismerteti az olvasót a polgári irányítást és ellenőrzést fenyegető veszélyek hat típusával. Itt most a fenyegető veszélyek felsorolásának kellene következni, de arra biztatom a Kedves Olvasót, hogy azokat részletesen olvashatja a könyv 139-143. oldalain. Egyet azonban mégis ideírok, mégpedig azt, hogy a legeslegnagyobb veszély a polgári irányítás-ellenőrzés ügyére a **HANYAGSÁG**, azaz a polgári irányítás-ellenőrzés nem gyakorlása. Ez a tanulság "*drágakő*" értékű lehet a politikai pályán lévőknek, avagy az arra készülőknek.

A hatodik tanulmányban *Chris Donelly* (a NATO főtitkár közép- és kelet-európai ügyekkel foglalkozó különleges tanácsadója) "**A civil-katonai kapcsolatok fejlesztése a posztkommunista országokban**" (145-166. oldal) témakört járja körbe és fejt ki nagy alaposággal, tárgyyszerűséggel és a segítségnyújtás szándékával.

Bevallom Kedves Olvasó, a szerző iránt kissé elfogult vagyok, hiszen 1995 nyarán a NATO által Budapesten MHMH-ban és Brüsszelben a NATO-központban szervezett Civil-katonai Kapcsolatok tanfolyamán hallgattam Chris Donelly előadásait.

Chris Donnelly helyzetelemzései, következtetései, esetleges kritikai érszrevételei, hogy úgy mondjam "*ültek*", azaz adekvátan tükrözték a realitást, de magukban hordozták a jobbítás segítségét több vonatkozásban is. A tapasztalt diplomata a közép- és kelet-európai országok történelmi örökségének felvezetésével indít, majd megvilágítja az átmenet nemzetbiztonsági kérdéseit. A civil-katonai kapcsolatokban mint demokratikus folyamatban szükségét látja és láttatja az alkotmányos, a strukturális és humán előfeltételeknek. Örülhetünk annak, hogy Chris Donelly első, aki leírja, hogy az eddigi nyugati segítség - mind a kétoldalú, mind a NATO részéről - a témában miben nyilvánul meg: **nem a szavakban, hanem a tettekben.**

Csak halkan jegyzem meg, hasonló típusú és módszerű segítség és együttműködés talán elkelne a NATO más hivatalai részéről is. A szerző a fegyveres erők átalakítását minden ország vonatkozásában egyedinek

tartja és hangsúlyozza azt, hogy a kérdés ezért külön figyelmet, sajátos és egyedi megközelítést igényel. Ebből az aspektusból kiindulva Chris Donelly vázolja a helyzet javításának útjait és módjait.

Közéjük sorolja a NATO Észak-atlanti Együttműködési Tanácsa (angol rövidítése: NACC), a Partnerség a békéért program (Pfp), az Európai Unió által kínált programokat (TACIS és a PHARE) valamint számos kétoldalú nemzeti együttműködési programot. Fontosnak tartja az ötlet-roham alkalmazását, a katonai költségvetés tervezésének mint folyamatnak az intézményesítését, a civilek oktatását a katonai ismeretekre és a nem kormányzati szervek részvételét a védelempolitika alakításában. Javasolja továbbá a **konverzió** végrehajtását a védelmi iparban és humánszférában, azaz a katonatisztek átképzésének, pályamódosításának segítségével és az idegennyelv oktatás kibővítését.

Befejezésül Chris Donelly szerint a közép- és kelet-európai országoknak a *"tanulás lehetőségére"* van elsősorban szüksége. Azt írja: *"... arra van szükség, hogy együtt tanuljunk: kapcsolatunk nem lehet tanár-tanuló viszony". Csak a tudásban előrébb és hátrább tartó tanuló, akiknek együtt kell tanulniuk. Máskülönben a segítségnyújtásra irányuló nyugati igyekezet elviselhetetlenné válik és csak sértődöttséget szül."*

Úgy gondolom, ahogy Chris Donelly-nek a többi megállapításával, úgy az utolsóval is teljes mértékben egyetérthetünk, hiszen ez a közös érdek, ami kifejezi egymás kölcsönös tiszteletének legmélyebb jelét és ami arra utal, hogy az egyenrangú és jogú partnerek rövidesen szövetségesek lesznek.

Végezetül Szabó János ezredes (a ZMKA parancsnokhelyettese, a hadtudomány doktora) a **"Viták a honvédség jövőjéről és a humán erőforrások megújítása"** tanulmánya (167-188. oldal) zárja a kötetet.

Szabó János a magyarországi rendszerváltozásban szinte láttatja a honvédelem pártállami lebontását, annak a parlamenti demokráciába történő beágyazását, majd a honvédség átalakítását is összegzi. A szerző az új honvédelmi rendszer kiépítésének taglalásával érzékelteti a magyar haderő által megtett lépéseket és folyamatokat. A szerzőnél jelentős teret kapnak a civil társadalmi csoportok tevékenységei. Újszerűek a védelempolitika kérdéseiben mutakozó és a vitákat ábrázoló *"fényképei"* avagy *"tájképei"*. Ezek révén a szerző az olvasóra bízta a véleményalkotást, de a következtetéseivel sem könnyíti meg az olvasó dolgát. A felvált-

lalt széles spektrum a téma "rapid" típusú megoldása végül is az olvasót szolgálja, hiszen kedvére csipegethet ebből is, abból is.

Ez volt tehát a már jelzett hét tanulmány. A hét szerzőből öt civil és kettő katona, hat külföldi és egy hazai. A könyv végére a fegyveres erők polgári irányításának szerteágazó és igen bonyolult kérdései kirajzolódtak előttünk.

A szerzők láttatták és megértették velünk azt is, hogy honnan és mikor indult el a Nyugat, a közép- és kelet-európai országok, köztünk hazánk is. Aztán látjuk, hogy 1990 óta mekkora utat tettünk meg, de azt is, hogy mi áll még előttünk. Megismertük a NATO-hoz történő csatlakozás egyik politikai kritériumát, amelyet a Tanulmány a NATO-bővítéséről is tartalmaz.

A szerkesztő az új és fontos kérdések tárgyalásával meglepte az olvasót. A jó szándék és a kezdeményezés gyümölcsöző eredményeket produkál majd a közös ügyünk, a honvédelem terén mind a civilek munkájában, mind pedig a katonák szolgálatában.

Jószívvvel ajánlom a könyvet elolvasásra és időnkénti forgatásra a politikusoknak, a katonáknak, a köztisztviselőknek, a közalkalmazottaknak, a kutatóknak és talán nem véletlenül a tanácsadóknak, az oktatóknak és a felsőfokú intézmények hallgatóinak is. A könyv ára: 400.- Ft. Megrendelhető a ZMNE Stratégiai és Védelmi Kutató Intézetnél.

ESETTANULMÁNYOK A DEMOKRATIKUS ÉS CIVIL KONTRÓLLRÓL

A NATO Védelmi Kollégiumának egyik alapvető feladatát az képezi, hogy sajátos módon támogassa az Észak-atlanti Szövetség Katonai Együttműködési Programját, nevezetesen a párbeszéd, a partnerség és az együttműködés vonatkozásában. Ezért az Észak-atlanti Együttműködési Tanács partnerállamai - a Munkaterv alapján - projekteket indítottak el és nemzetközi szemináriumokat tartottak és tartanak.

Így került sor a "Demokratikus és civil kontroll a katonai erők felett" témakörben, a római NATO Védelmi Kollégiumban, a házigazdának a szófiai Nemzetközi Kutatóintézetrel közösen megszervezett konferenciájára a közelmúltban.

A témával foglalkozó intézmények közül a konferencián megjelentek a NATO főparancsnokságok és a WEU Biztonsági Kutatások Intézetének képviselői, valamint a 11 NATO, 11 közép- és kelet-európai ország, valamint 2 semleges ország kutatói. *A nemzetközi szemináriumon elhangoztakból és a projektek anyagaiból a NATO Védelmi Kollégiuma Ernest Gillman és Detlef E. Herold szerkesztésében monográfiát adott ki*, melynek recenzióját tartja a kezében a demokratikus és civil kontroll után érdeklődő olvasó, legyen az politikus, katona, diplomata, parancsnok, oktató vagy kutató, azaz állampolgár, netán egyenruhás állampolgár.

A monográfia öt fejezetben 188 oldalon a témával kapcsolatos történelmi tapasztalatokat, elméleti megközelítéseket, gyakorlati ismerveket, jogi és intézményi garanciákat, a Nyugaton elért eredményeket, a közép- és kelet-európai bukdácsolásokat, az esetlegesnek tűnő kezdeti alapozó lépéseket, a perspektívákat és megannyi más problémát tár fel, elemez, bemutat, dicsér és bírál, eltérő mélységben és terjedelemben. Azt azonban biztosan kijelenthetem, hogy a katonai erő feletti civil kontroll Nyugaton és Keleten, sőt a harmadik világban is a létező társadalmi rendszerek egyik központi kérdését képezi, úgy a demokráciákban, mint a létezett és létező önkényuralmokban.

Mindezek a megállapítások a monográfia aktualitását támasztják alá, hasznosságát pedig a következőkben szeretném érzékeltetni, egyben felkelteni az érdeklődőben a témakörök iránti kíváncsiságot, kedvet

éreztetni a kiadvány kézbevitelére és elolvasására, legyen szó akár az összes vagy csak egy, esetleg több tanulmányról. Erre biztosítékot szolgáltatnak a bolgár, a brit, a francia, a holland, a német, a kanadai, a svéd és az amerikai szerzők.

Ezért a következőkben a monográfia egyes tanulmányainak alapvető vonásait vesszük sorba, fejezetenként, szerzőként és tárgykörönként.

Az egyes fejezetek témái az alábbiak:

az *első* a téma időszerűsége; a *második* a katonai erő és a társadalom kapcsolata; a *harmadik* a civil hatóságok felelősségei a demokráciákban; a *negyedik* a civil hatóságok feladatai a demokráciákban és az *ötödik* a konklúziók.

Richard J. Evraire altábornagy, a NATO Védelmi Kollégiuma parancsnokának bevezető szavai után a *monográfia első fejezete* mintegy bevezetésként **három tanulmányt** tartalmaz. Az *első* a szerzőket, tevékenységüket mutatja be, ez helyhiány miatt nem kerül ismertetésre.

Meredith Mae Johnson, a kanadai történelem és politikatudományok kutatója *másodikként* "**A civil-katonai kapcsolatok Közép- és Kelet-Európában**" (9-45. oldal) kérdéskört járja körbe, igen nagy alapossággal. Kiindulópontnak 1989-et tekint, hiszen akkor kezdődtek a pártállamok lebontásai, a demokráciák intézményeinek a kiépítése, a központi tervgazdálkodáson alapuló gazdaságok piacgazdaságokká történő átalakítása és többek között a védelem prioritásának újrafogalmazása. Ez utóbbi együttjárt a nemzetbiztonság újradefiniálásával és a nemzeti tradíciók és érdekek figyelembevételével.

Ezek és más tényezők a biztonság nem katonai elemeinek előtérbe kerülését idézték elő, ugyanakkor a katonai erők átalakítása a civil kontroll "*problematikáját*" helyezték előtérbe.

Miss Johnson megállapítja, hogy a katonai erők pártirányításának és depolitizálásának felszámolása útján a fiatal demokráciákban a jogi szabályozás, az intézmények kiépülésének (köztük a parlamenti, a kormányzati, a nem kormányzati közösségeket stb.) folyamatai mentek végbe. Közben a közép- és kelet-európai országok renacionálták honvédelmüket és újraépítették a civil-katonai kapcsolatrendszerét, amelynek iskola-

teremtői közé sorolja *Clausewitzet, Samuel Huntngtont, Roman Kolkowiczet* és másokat. A hazai átalakulások vonatkozásában *Szabó Jánost, Matus Jánost, Bárány Zoltánt* és *Völgyes Ivánt* idézi a kanadai szerző.

A *harmadik* tanulmányban *Emil G. Mintchev* (a független szófiai Nemzetközi Kutatóintézet alapítója és igazgatója) "**A bolgár fegyveres erők feletti demokratikus és civil kontroll**" (45-54. oldal) képét nyújtja át az olvasónak. E.G. Mintchev a Közép- és Kelet-Európában végbe ment belső és külső változások után arra mutat rá, hogy Dél-Kelet-Európában, Bulgária körül megváltozott a regionális biztonsági környezet és a változások révén új geopolitikai helyzet alakult ki. A változások csokrába összegyűjtött tizenhárom - szeretett és nem szeretett - virágzálat.

Emeljünk ki a csokorból hármat. Az első szerint a Varsói Szerződés feloszlásával, a szovjet birodalom és Jugoszlávia feloszlásával stratégiai vákuum és oriási biztonsági instabilitás keletkezett. A másik szerint ezt a stratégiai vákumot Törökország és Szerbia igyekszik betölteni. És végül elképzelhetőnek tartja az első világháború előtti állapothoz való visszatérést, amikor is a Nyugat támogatta a horvátokat és a muszlimokat, az oroszok pedig a szerbeket, így vált a régió a nagyhatalmak rivalizálásának színterévé. A recenzor hozzáteszi, bizonyára a szerző szándékosan akarja "*felfelé*" srófolni a régió és közte Bulgária árát nemzetközi politikai és gazdasági börzéken, amelyek 1989-ben és 1990-ben alacsony árfolyamra taksálták az ilyen irányú spekulációt. Abban már igaz van a szerzőnek, hogy az új Bulgária egy új Európában találta magát. Bulgária megkezdte a nyugati intézményekhez való csatlakozást, például elsőnek írta alá a **Partnerség a békéért** programot 1994 februárjában. A bolgár fegyveres erők az átalakítás során semlegességről tettek tanubizonyosságot, a kormány és a parlament irányítása alatt hajtották végre feladataikat.

A kommunista párt és a politikai tisztai intézmény megszüntetése, a gyors depolitizálódási folyamat, a fegyveres erők tevékenységének jogi szabályozása, a tisztek kommunista párttagságának megszüntetése és még megannyi lépés megtétele után végül is a Bolgár Alkotmány 1991-es módosításával biztosítják a fegyveres erők civil kontroll alatti tevékenységét. A szerző rámutat a közvetlenül választott köztársasági elnök fegyveres erők főparancsnoki posztjára, azután a Nemzetbiztonsági Bizottság és a Nemzetbiztonsági Tanács és parlament szerepére. Amikor a civil

és katonai szakértőkről esik szó, a bolgár helyzet helyett a FÁK és a közép-európai országokban kialakult szituációt járja körbe.

A *monográfia második fejezet első tanulmányában Martin Shaw* (brit szociológus és antropológus) "**A katonaság, az állam és a társadalom a 21. században: a törékeny béke kihívásai**" (55.68. oldal) című tanulmányában arra mutat rá, hogy a 20. század végi rapid típusú társadalmi-, kulturális-, politikai és a nemzetközi kapcsolatok változásai megkövetelik a katonai erők és a társadalom kapcsolatának átalakítását, mégpedig a civil kontroll mechanizmusának viszonylatában. Előrevetíti a nemzetállam fragmentációját, amelyet olyan trendek kísérnek, mint a polgárháborúk, a civil áldozatok nagy csoportjai, a nyomás a globális intervencióra. Vácolja a gazdasági és kulturális globalizáció néhány kérdését, rámutatva arra, hogy azok ellentmondásban vannak a politikai globalizációval. A hidegháború időszakát oly módon elemzi, hogy a szovjet blokk volt a kisebb, szegényebb, elmaradottabb, a Nyugat volt a nagyobb, fejlettebb és gazdagabb. Mindez a közös intézményekre is érvényes. **A hidegháború végével a törékeny béke állapota követelheti az ENSZ itézményeinek - benne a katonai erők - továbbfejlesztését, a politikai és adminisztratív képességek növelését.** A változások és az új konfliktus típusok a katonai rendszerek átalakítását helyezik előtérbe, amelyek a katonák jogainak újrafogalmazását és a politikai felelősség átértékelését igénylik. A katonaság és a társadalom viszonyában újként jelentkezik a történelmileg központi kérdés: a sorozott haderő kontra professzionális haderő.

A *második tanulmányban Joseph L. Soeters* (holland szociológus) "**A sorozott haderőből az önkéntes haderőre való áttérés holland tapasztalatai**" (69-82. oldal) közreadásával a holland fegyveres erők átalakítását taglalja.

Soeters felsorolja a békefenntartó és békekierőszakoló műveletek követelményeit, a katonai költségvetések csökkentéseit, az új feladatok, technológiák és az alkalmazások tapasztalatait. Rámutat arra, hogy az Egyesült Államok, az Egyesült Királyság és Ausztrália; Európában pedig Belgium és Hollandia döntött úgy, hogy áttérnek az önkéntes haderőre. Miközben vita folyik a haderő átalakításról Németországban, Franciaországban és Olaszországban is. Megismerkedhetünk az önkéntes haderő néhány olyan jellemző jegyeivel, mint a kisebb, a hatékonyabb és teljesítőképesebb. Ugyanakkor említést tesz a szerső arról is, hogy a műveltebb körökben, társaságokban dilemmák és ellenállások jelentkeznek a remi-

litarizációval szemben. Az érvek mellett hozza fel a szerző a nők és az etnikai kisebbségek integrációját az önkéntes haderőbe. **Három stratégiai alternatíva** - mint választási lehetőség - **kerül kibontásra: (1) a katonai fundamentalizmus, (2) a politikai opportunizmus és (3) a professzionista realizmus.**

A három irányzat összevetéséből számomra úgy tűnik, hogy a jövő évszázadban a **professzionista realizmus** lesz a legjobb lehetőség az önkéntes haderő felé. Ez a megállapítás azért érdemel figyelmet, mert a Magyar Honvédség 2010-2015 körül tervezi az áttérést a teljesen önkéntes haderőre.

A következő (*harmadik*) *tanulmányban Bernard Boëne* (a Francia Katonai Akadémia volt tanára) "**A francia fegyveres erők és a társadalom a hidegháború utáni érában: kontinuitás és változás**" (83-99. oldal) kérdéskörét tárja az olvasó elé. A hidegháború vége új helyzetet teremtett a francia fegyveres erők és a társadalom vonatkozásában. Hiszen az elmúlt öt év szervezeti szabályozásai, beleértve a sorállomány csökkentéseit is, a modul struktúrák bevezetése, a stratégiai környezet változása, a békeosztalék problematikája, aztán az új küldetések, a békefenntartás és a humanitárius segítségnyújtás, az új típusú multinacionális struktúrákban való részvétel és megannyi más, a civil-katonai kapcsolatokat meghatározó vagy befolyásoló elemek tükröződnek vissza. *Boëne a kontinuitás elemei közé sorolja a tisztek jogait és kötelességét, a kollektív képviselést, a társadalmi integrációt, a csapatok felhasználását a civil hatóságok megsegítésére és másokat.* A változások elemei közül az új stratégiai konfigurációt boncolgatja az új világrendben. Az új feladatok új mandátumokat követelnek a parancsnokoknak. Ezen problémakör miatt időnként felvetődik a más országokban végrehajtott intervenciók megítélése, hiszen azok zömét humanitárius célok érdekében hajtják végre, így gyermekek, nők, öregek, stb. megmentésére, őket érő atrocitások megszüntetésére. Az 1994. **Védelmi Fehér Könyv** felvetette az önkéntes haderőre való áttérést (két szakaszban), ami együtt járna a hagyományos tradíciók feladásával.

A szerző számokat citál a francia fegyveres erők csökkentéséről, miközben a nemzeti szolgálat civil formái is módosulnak. Ugyanakkor civil-katonai kapcsolatok kifejeződnek a pragmatikus professzionizmusban. A katonai kérdések nyilvánossága, továbbá azoknak a kormány, a parlament, a parlamenti bizottságok és az elnök közötti cirkulációjában nem

jelentkezhetnek a *de Gaulle elnök*nél előfordult partizán politikai akciók. Mindezek a polgárság redefinícióját és a társadalmi megegyezést (társadalmi szerződést) igénylik.

A *második fejezet* utolsó tanulmányában *Evgeni Alexandrov* (a szófiai Nemzetközi Kutatóintézet igazgatója) "**A katonai erő kapcsolata a társadalommal Bulgáriában**" (99-106. oldal) című esettanulmányában a bolgár nemzeti példát és folyamatot veszi górcső alá. Alexandrov mindjárt az elején leszögezi, hogy az átalakítás, azaz az önkényuralmi rendszerből a demokráciába való átmenet a civil-katonai kapcsolatok függő változója, amelyek egyik kulcselemét az egyenruhás állampolgár képezi. Hozzáteszi, hogy amíg Bulgáriában nem kodifikálják a címben megfogalmazottakat, addig a létező kapcsolatrendszert meghatározzák a történelmi tradíciók, azok hadászati és geopolitikai összefüggései és a fenálló hivatalos keretek. Így például a katonai erő vonatkozásában meghatározó az Ottomán birodalom elleni szabadságharc és a nemzet egyesítése. A szerző felidézi azt, hogy a hidegháború időszakában Bulgária többek között a tradicionális ellenségeivel volt határos, így Törökországgal, Görögországgal és a titóista Jugoszláviával. Figyelembevéve a demokratikus átalakulást, Bulgáriában a civil-katonai kapcsolatok törvényes alapra helyeződését, így a bolgár politikai rendszer transzformációjának a katonai reform - beleértve a katonapolitika kidolgozását és fegyveres erőmodernizációját is - csak egy szeletét képezi. Az átmenetben a bolgár fegyveres erők elé kitűzött politikai cél az volt, hogy feleljenek meg az új biztonsági kihívásoknak, továbbá adaptálódjanak az új társadalmi, politikai és katonai realitásokhoz, a nemzeti érdekeknek megegyezően. Az utóbbiaknak megfelelően Bulgária részt vesz az ENSZ, a NACC, az EBESZ munkájában, a NATO PFP programjában és más nemzetközi szervezetek tevékenységében.

A katonai reformok terén a bolgár fegyveres erők 1992- és 1995 között végrehajtották az alapvető strukturális változásokat, átszervezések formájában. 1995 és 2000 között modernizálják a fegyverzetet és felszerelést, továbbá kialakítják az 50.000 fős hivatásos haderőt és kidolgozzák a vonatkozó nemzetbiztonsági és katonai doktrínákat is.

A fegyveres erők és a társadalom vonatkozásában a pártállami múlt tényeinek felsorolása után a nyilvánosság kérdésének előtérbe helyezésével a társadalomba történő lassú visszatérés, az elkülönülés megszün-

tetése mellett a fő kérdést az képezi, hogy az érvényes döntések mikor kerülnek végrehajtásra.

A polgári hatóságok felelősségei a demokráciákban témájú harmadik fejezet első tanulmányában Douglas Bland (független kanadai védelem- és biztonságpolitikai kutató) "A katonai erő oltalma a civil kontrolltól: egy a civil-katonai viszonyok"-ról (107-126. oldal) fejt ki számunkra is elfogadható és kellő kritika után alkalmazható nézeteit. A történeti paradoxonok ismertetése után Bland kijelenti, hogy a katonai erő civil irányítása demokráciákban a védelempolitika irányítását is magába foglalja. Mindezek tettenérhetők a kormányzó pártok tevékenységében, a nemzetvédelem iránti felelősségben, védelmi minisztérium és katonai parancsnokságok tevékenységeiben. Bland kijelenti, hogy a közép- és kelet-európai országok minden nagyobb nehézség nélkül átvehetik a civil-katonai kapcsolatok normáit, formáit és kívánatosnak tartja a nemzeti civil-katonai kormányzatok kiépítését, persze jogi szabályozókra és normatívákra történő alapozását.

D. Bland a kanadai független védelem- és biztonságpolitikai szakértő a problémakör kommunizmusbeli és a nyugati tapasztalatok nagy ívű áttekintése után közlésezi azon véleményét, hogy mindegyik állam a civil-katonai problémát megoldani csak a saját politikai, társadalmi, katonai és történelmi kérdések kontexusának figyelembevételével tudja és lehet arra képes.

A nemzetvédelemért való felelősség többek között az intézményekre is kiterjed. A katonai erő lakmuszát a professzionalizmus és a politikai semlegesség képezi, hozzáteszi, *hogy a fegyveres erők feletti politikai kontroll nem tekinthető azonosnak a civil kontrollal.* A politikai kontrollt az önkényuralmak és a diktátorok alkalmazták, a demokráciák elvetik. A szerző ezek után kitér az aktív védelmi miniszter, az integrált minisztérium (mi még előtte vagyunk), a parlament és a védelmi tervezés és az egyesített parancsnokság szerepére és jelentőségére. Végezetül felteszi a kérdést a **PIF** segítség vagy akadály a civil-katonai kapcsolatokban. *Hozzáteszem, hogy ezek a kérdések az atlanti közösségben alkotmányokon, törvényeken, szabályokon, normákon és elveken alapulnak.* A nyugatiak ezért nem értik bányúnak vagy beugratónak tűnő kérdéseinket, amelyek esetenként a szakszerűség minden jelét mellőzik, hozzátevé, hogy a kérdések a kérdezőket is minősítik.

Marina Nucciari olasz katonaszociológus "**A polgári és a katonai hatóságok felelősségei Olaszországban**" című dolgozatában (127-136. oldal) a katonai erő feletti kontrollt a demokratikus államirányítás velejárójának tartja, amelyeknek a mechanizmusai, procedurájai, szabályozói és alapintézményei biztosítják a haderő feletti politikai és adminisztratív kontrollt. Ennek a kontrollnak azonban más a természete békében és megint más háborúban.

Nucciari szerint a védelem és a biztonság központi intézményei a létező állami rendszer integrált részét képezi. Az intézmények funkciói meghatározhatók azok működési elveiben és a felelősségi jogkörökben, beleértve a törvényhozást, a végrehajtó hatalmat és a fegyveres erőket is.

Mivel jelen esetben egy olasz esettanulmányról van szó, megismerkedhetünk az olasz köztársasági elnök alkotmányban szabályozott jogosítványával, az Olasz Legfelsőbb Védelmi Tanáccsal, a parlamenttel, a bizottságokkal, az államtitkárokkal és az Egyesített Vezérkari Főnökökkel - jogköreikkel stb.

Érdekesnek tűnik azon megállapítás, hogy demokratikus kontroll mutatja a fegyveres erők társadalomba történő integrálódását. A szerző elidőz a katonai szolgálat szabályozásai kérdéseiről, a katona jogáról és kötelességéről, az egyenruhás állampolgárról. Kitér a katonai reprezentáció szintjére (alap-, közép- és központi) és a választott testületek szemléltetésére.

Alexandrov Rangelov (tanácsadó) "**A haderő feletti civil kontrollal kapcsolatos bolgár helyzet**" (137-142. oldal) esettanulmánya azért érdemel figyelmet, mert az átalakítás néhány kérdésének felvillantása után a bolgár intézményi válságra irányítja figyelmüket. Ugyanis az akkori válság az átmeneti nyugodt évek után 1997. januárban, februárban újra felszínre hozta a korábban meg nem oldott politikai, gazdasági és társadalmi problémákat.

Rangelov szerint a honvédelmi miniszter a 90-es évek elején óvatosan egyensúlyozott civil és katonai szféra között, miközben a civil vezetés nem jutott túl a retorikai reformokon. Továbbá az intézményi konfliktusok kapcsán csökkent a katonaság iránti motiváció, miközben inkoherensek lettek a parancsnoki struktúrák, ami a fegyveres erők ké-

pességében erodációt váltott ki. Mindez a harmonizáció és az ésszerű civil kontroll hiányára vezethető vissza.

A negyedik fejezetben elsőként *Frederic M. Nunn* (amerikai professzor) "**A civil szakértők szerepe a védelmi közösségekben**" (143-156. oldal) című tanulmányában *négy kérdéskört* vizsgál. Az *első*: a minisztériumok és főhatóságok civil alkalmazottainak milyen szereppel kellene rendelkezni; a *második*: a civil szakértők milyen szerepet töltsenek be a nemzetközi stratégiai közösségekben; a *harmadik*: hogyan tudnak a civil szakértők interaktívan kommunikálni, azt fenntartani és végül a *negyedik*: milyen legyen a civil szakértők képzése.

Nunn szerint a civilek szívesen és sikeresen kontrollálták a katonai erőket a monarchiákban, az önkényuralmokban, a demokratikus és a populista rendszerekben. A történelmi tradíciójú katonai erőket egyesítő Észak-atlanti Szövetség országai a demokrácia értékeit vallják ezen a téren is.

Különösen fontos a civil szakértők intézményesített képzése. Hazánk e téren is előljáró, teszi hozzá e sorok írója.

Hiszen, ahogy *Szabó Miklós vezérőrnagyúr*, a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem rektora az Egyetemi Tanács 1997. január 30-i ülésén bejelentette, *1997. szeptember 1-jével 30 fő civil hallgató kezd el a tanulmányait. Hazai és nemzetközi viszonylatban is ez a lépés a hazai civil kontroll helyzetében minőségi előrelépést jelent és bizonyára kedvező fogadtatásra talál mind nemzetközi, mind hazai téren.*

Dieter Mahncke (német professzor) "**A német védelmi közösség**" (157-170. oldal) című munkájában a német civil szakértők szerepét tárja az olvasó elé. Teszi mindezt olyképp, hogy analizálja a stratégiai közösségeket és kitér a polgári alkalmazottakra. Mahncke leszögezi, hogy a nagy biztonsági és stratégiai közösségekben a civil szakértők szerepe a nemzetközi kommunikációban elengedhetetlen, főképp az országot érintő döntés előkészítésében. A szerző elének vetíti az ötvenes és hatvanas évek Német Szövetségi Köztársaságának az ezirányú tapasztalatait, így NSZK-USA, NSZK-NATO, NSZK-Franciaország, NSZK és más közösségek vonatkozásában.

Miközben a NATO biztonsági- és katonai stratégiája fundamentális változásokon esett át a németek kialakították és tökéletesítették biztonságpolitikai szakértők és a polgári alkalmazottak képzését a civil és katonai egyetemeken. *Változatos képzési formákkal képeztek szakértőket a békekutatásra, fegyverkorlátozásra, a konfliktuskutatásra stb.* Az egyetemeken kívül bekapcsolódtak a képzésbe az alapítványok is, közülük *a nálunk is működő Konrád-Adenauer- Stiftung, a Friedrich-Naumann-Stiftung és a Friedrich-Ebert-Stiftung.* A civil szakértők képzése mellett az újságírók is előtérbe kerültek. A külügy- és a védelmi minisztérium a kérdésben hatékony együttműködést alakított ki. Egy-egy feladat közös megoldására Study Groupokat hoznak létre. Kihasználják az euro-atlanti intézményekben lévő lehetőségeket is.

Ivan I. Krastev "A bolgár biztonságpolitika és döntéshoztal 1989 óta" (171-178. oldal) című írásában a civil-párt-katonai kapcsolatokat vizsgálja, rövid történeti áttekintéssel, tradíciókkal és biztonsági tájképpel.

A szerző az "intézményes" játékosok közé sorolja a köztársasági elnököt, parlamentet, külügyminisztériumot, védelmi minisztériumot, nyilvánosságot. Az utóbbi esetében három szituációt emel ki. Így az Egyesült Államok győzelmét az Öböl-háborúban, a polgárháború kezdetét a volt Jugoszláviában és a sikertelen moszkvai puccsot.

Következtetésében kimondja, hogy a bolgár civil szakértők a nemzetközi stratégiai közösségbe nem kerültek beintegrálásra.

Végezetül az ötödik fejezetben Bo Huldt (svéd biztonságpolitikus) "**A jövő kihívásai és a történelmi leckék: szükséges a fegyveres erők feletti demokratikus és civil kontroll**" (179-188. oldal) című, a monográfiát bezáró tanulmányában az összehasonlító analízis segítségével a harmadik világ militarizmusát és modernizációját a civil-katonai kapcsolatrendszerbe ágyazza. Ez után a civil-katonai kérdéskört a volt Kelet vonatkozásában vizsgálja a fegyveres erők a hidegháború alatti helyzetének felvillantása után a demokratizálás került boncolgatásra. A civil szakértők esetében belga, svéd és német példákat sorol, példaként megemlítve az "*Innere Führung*"-ot is.

A jövő kihívásai és a rizikók közé sorolja a szerző a civil szakértők szerepének intézményesítését. A katonai erő demokratikus és civil kont-

rollja nem út a háborúhoz, avagy történelmi axioma. Ellenben ez út a békéhez, a stabil nemzetközi rendhez. A demokratikus államok ezt a kontrollt mindig csak tökéletesítik, sohasem tartják véglegesnek, lezárt-nak.

Tehát az előző tanulmányokból kerül összeállításra ez a monográfia, amely a nézetek szerint valamely kérdést kimerítően tárgyaló tudományos mű. Így a monográfia az elé támasztott követelményeknek megfelelő, gyengébb oldalai is erősségéből és abból a tényből fakad, hogy a merítési bázison - ez az idézetekre nem vonatkozik - kimerül a vendég-szervezőkkel. Egy azonban biztos, a demokrácia első ilyen vagy olyan eredményei a katonai erő civil kontrollja tekintetében is újabb előrelépéseket kíván, mégpedig egyértelmű, konszenzuson és jogi szabályozón nyugvó lépéseket és tetteket.

A recenzióban kifejtettek az észak-atlanti struktúrákhoz történő csatlakozásunk egyik fontos kérdését képezi. Az ismeretek hasznosak lehetnek nemcsak ma, hanem holnap is.

Az érdeklődő talál magának a fegyveres erők kontrolljáról elméleti alapokat és gyakorlati tapasztalatokat, nemzeti és nemzetközi relációkban. **Főképpen ezért ajánlom a monográfia kézbevételét és forgatását. Ehhez hozzásegítheti az érdeklődőt a ZMNE Stratégiai és Védelmi Kutatóintézetének könyvtárában megtalálható szakirodalom.**

AZ ELNÖK IRÁNYÍT

Most a tényfeltáró újságírás, avagy a jelenkori történelemírás egyik kiemelkedő amerikai egyéniségének, *Bob Woodwardnak "A parancsnokok"* című 1996-ban itthon is kiadott könyvéről van szó. Jelen esetben az érdeklődésünket az indokolhatja, hogy a könyv feltárja az Egyesült Államok legfelsőbb politikai és katonai döntéshozatali adminisztrációiban 1989. november 8. és 1991. január közötti időszakban lezajlott főbb folyamatokat, amelynek periodusa *George Bush* elnökké választásával kezdődött és az Öböl-háború kezdetével végződött.

Bob Woodward tengerészhadnagyként 1969-70-ben a Pentagonban teljesített szolgálatot és a modern amerikai védelmi szervezet "*titkai*" "*megérintettek*", a kíváncsiságának a végtermékeként pedig egy ún. gyorsfotót készített a panamai hadművelet és az Öböl-háború kapcsán a Pentagonban, a Pennsylvania Avenue-n és más helyeken folyó döntések megszületéseinek körülményeiről. Megtudjuk azt is, hogy katonai döntések meghozatalaira a Fehér Házban kerül sor, amíg a folyamatokban, így az előkészítésekben, a (le)vezérlésekben a Vezérkari Főnökök Egyesített Bizottságának Elnökére (továbbiakban vezérkari főnök) kivételesen nagy felelősség és teher hárult. A cselekmények helyszíne Washington, a téma pedig az Amerikai Egyesült Államok hadbalépése kapcsán a kül- és biztonságpolitikai, a diplomáciai és a katonai lépések szövevényes háttérének érzékeltetése az összetett kormányzati munka folyamataiban, beleértve a híressé vált "*parancsnokok*" egyéni karaktereinek ábrázolását is. Nagyívű, a közelmúltat és a jelent is formáló politikusok, azután a katonák egyidejű megismerése mellett a sajátosan felfogott amerikai érdekek szolgálata, töprengésre készíthet bennünket. Egy biztos, *Bob Woodward* könyvében a politikus és a katona nem egyszerű, de példás kapcsolatában a politika primátusa a meghatározó, amelyből egyértelműen adódik a fegyveres erők feletti polgári és demokratikus irányítás intézményi, jogi, szervezeti, személyi és megannyi kerete, a feltételei és a megvalósulás mikéntjei, hozzátehetjük, hogy ez esetben az események a demokrácia és a jog hazájában, az Amerikai Egyesült Államokban történtek.

A könyv felépítését tekintve előszóból, előhangból, első és második részből, végzetül pedig köszönetnyilvánításból áll össze és 395 oldalt tesz ki.

Ezidőben az Egyesült Államok történelmének legfiatalabb és első fekete vezérkari főnöke, az 53 éves *Clin L. Powell* tábornok átvette *William J. Crowe admirálistól* a magas tisztséget. Attól a *W. J. Crowe admirálistól*, aki személyes szövetséget kötött *Szergej Ahromejev marsallal*, a szovjet vezérkari főnökkel és legitimizálta a két hadsereg közötti kapcsolatokat. *C. L. Powell* bár gyalogsági tisztként kezdte, feljutott a nemzetbiztonsági tanácsadói beosztásba, majd a *Reagan utáni Bush elnök* több politikusi beosztás felkínálásával szemben ő a katonait választotta és ki-nevezték a tartalékos erők főparancsnokává.

C. L. Powell-t a nemzetbiztonsági tanácsadóként a mormon *Brent Scowroft* követte.

A könyvben az első rész (25-195. oldal) az új adminisztráció felállásával és a panamai invázióval foglalkozik. *Bush elnök* nagy körültekintéssel kiválasztotta közeli munkatársait. Így esett a választása a védelmi miniszteri posztra a politikában igen járatos *Dick Cheney*-re, aki mindössze tíz év alatt a pártrangsorban a második helyre lépett előre, akinek három infarktusa volt és akin négyszeres koszorúér-beültetést hajtottak végre. A Szenátus *Dick Cheney* jelölését 92:0 arányban jóváhagyta, majd ő "nagy alázattal foglalta el hivatalát" a Pentagonban és a kulcspozíciókat a fejedelmek után betöltötte az új, sőt néhány régi vezetőkkel, így *Don Atwood*-dal is.

A vezetők kiválasztása a demokráciákban fontos feladat. Ennek kapcsán a szerző láttatja velünk azt is, hogy a katonai kultúrában rendkívül fontos a tekintély megóvása és a fegyveres erők támogatásának megőrzése.

A panamai helyzet kiéleződése kapcsán jött rá *Crowe admirális*, hogy a hangzatos beosztása ellenére a törvény szerint ő "csak" az elnök, a védelmi miniszter és a Nemzetbiztonsági Tanács katonai tanácsadója, de nem tartozik bele a parancslánca. A kezében lévő hatalom az elnökhöz és a védelmi miniszterhez fűződő kapcsolatától függött, és "csak a kommunikációt" közvetíti az előzőek és a főparancsnokok között.

A már említett panamai helyzet kiéleződése kapcsán a Pentagonban a háborús tervek és forgatókönyvek készítését megsokszorozták. Egyébként is *Crowe* szemében "a háború mocskos, kiszámíthatatlan ügy volt, amit nem lehet szokványos külpolitikai eszközként kezelni", azután az ad-

mirális a katonai erő korlátozott alkalmazásának híveként a jól körülhatárolt, elérhető célok érdekében megteendő apró lépéseket részesítette előnyben. Panamával kapcsolatban az USA akkori céljait az amerikai állampolgárok védelme és egy baráti, demokratikus kormány hatalomra segítése képezte. A kérdés tehát az volt, hogy mindezt az USA milyen eszközökkel érje el. Tervek, különleges különítmények, a *Noriega* elleni hajtóvadászat és a panamai bevonulás pillanatának kiválasztása az egyesített és a haderőnemi vezérkarokon túl mozgásba hozta az egész gépezetet. Időközben Dick Cheney miniszter Powellt választotta az Egyesített Vezérkari Főnök Bizottsága Elnökének, Crowe utódjának, ahogy Powell mondta, a kiválasztás nemigen mondható tudományos folyamatnak, de akkoriban még élénken élt az ún. "*Haig-szindróma*", vagyis az *eredeti katonából politikus lett, majd az újra visszatért a védelmi szférába*. Powell a négycsillagos tábornokok között a rangidősség szempontjából az utolsó helyen állt, de a diplomáciai érzéke és az emberi nagysága átlendítette a problémán, miközben a panamai Déli Főparancsnoknak *Max Thurnan*-t nevezték ki, és a Szenátus egyhangúlag jóváhagyta jelölését. A Cheney és Powell agytornái, az ovális irodában folyó tervmegbeszélések, az F-117A előtérbehozása, a Fülöp-szigetek-i zavargások és mennyi kérdés kapcsán úgy tűnik, hogy a "*modern katonatisztnak kötelessége átlátni munkája politikai és média-elemeit is*" - mondja Powell a washingtoni NDU-n tartott előadásában, miközben idejének javát a politikai környezet kiismerésére fordítja. A **Just Cause** (Igaz Ügy) invázió végrehajtása során Panamában a szükségesnél nagyobb erőt alkalmaztak és az amerikai média is sikeresnek nyilvánította az akciót. A békeidőbe való visszazökkenéssel Powell 13 pontban megfogalmazta játékszabályait a munkáról és azt kiegészítette még a következővel: "*néha a felelősség azzal jár, hogy kiakasztod az embereket*", hozzátette: "*soha nem tudhatod, hogy mit úszhatsz meg, míg ki nem próbáltad*".

A második rész (195-392. oldal) az Öböl-háború kitörése előtti döntési procedurákat rakja össze egy egységes egészbe, főképp a politika "*húzd meg, ereszd meg*" lépéskombinációival operálva.

A diplomáciai élet egykori nagymestere, *Bauder bin Sultan herceg*, Szaud-Arábia nagykövete, is részt vesz a játszmaiban (akinek Fahd király a nagybátyja), mivel különleges washingtoni helyzetéből kifolyólag bejáratos mind az amerikai adminisztráció legfelsőbb köreibe, mind *Saddam Husszeinhez* és fontos közvetítőként sajátos eredménnyel büszkélkedhet.

A tábornokok sorában bejön a képbe a "Medve", azaz a "Vihar Norman" a testes, az agresszív és a szókimondó *Schwarzkopf négycsillagos tábornok*, akit Powell átugrott a ranglétrán és aki később a kedvence lett, mivel Schwarzkopf tábornok nagyon gyorsan felfogta a csökkenő szovjet veszélyből és a kisebbedő amerikai fegyveres erőkből eredeztető realitásokat.

Abban az időben H.N. Schwarzkopf tábornok ötvenévesen az USA Központi Főparancsnokságán a főparancsnoki beosztást (CENTCOM) töltötte be és hozzátartozott az délkelet-ázsiai és a közel keleti térség is. Az öböl-országok akkor az amerikai jelenlétet a térségben nem tartották kívánatosnak, s emiatt a CENTCOM főhadiszállása a floridai MacDill légibázison települt és törzsébe kb. 700 fő tartozott.

Colin Powell tábornok a "Medvét" kérte fel az iraki csapatösszevonások értékelésére és az esetleges válaszlépések kidolgozására. A helyzet rosszabbodását az jelezte, hogy az Egyesült Arab Emirátusok kettő darab KC-135-ös típusú, repülőüzemanyag-utántöltő repülőgépet kért az USA-tól, továbbá elkezdték a közös hadgyakorlatokat a Perzsa-öbölben. Ekközben Szaddam kb. 100 ezer katonát irányított a kuwaiti határhoz. Akkortájt az Egyesült Államoknak nagyon zavaros volt az Irakkal kapcsolatos politikája, mert egyrészt elítélték Irakot, másrészt a vele szembeni gazdasági blokádot bevezetését elutasították, sőt az élelmiszersegélyeket sem csökkentették. C. Powell tábornok nyugodtan várta az idő múlását, azért, hogy az segítsen az elmosódott és homályos képek-ből egy éles változatot kirajzolni, mert talán Szaddam csak a "*kardját csörgeti*".

A titkos diplomácia és a *Brent Scowroft* is úgy értelmezte a helyzetet: **csak csigavér**. A CIA és a DIA értékelői csak akkor rémültek meg, amikor a kuwaiti határon többszáz iraki harckocsi arcvonalban sorakozott fel és a parancsnoki harckocsik hagyományos harctéri alakzatot formáltak és a "*szemük láttára nőtt ki a földből egy hatalmas ütőerejű szárazföldi csoportosság*" - hozzátehetjük, a kellő logisztikai támogatás nélkül. Colin Powell - Dick Cheney - Fehér Ház: információ áramlások, tanácskozások stb. közben fogadások, néhány katonatiszt reális értékelése, de a "*kijózanodást*" az a pillanat idézte elő az Egyesült Államok politikai és katonai vezetésében, *amikor az iraki csapatok átlépték a kuwaiti határt*, és másnap reggel Powell hét órára az irodájába rendelte Schwarzkopf tábornokot, majd nyolc órákor összeült a teljes Nemzetbiztonsági Tanács és ettől a

pillanattól a döntések mindig *Bush elnök* kezében voltak, amelynek meghozását hol elodázta, hol pedig azonnal meghozta. Az idősebb korosztály tagjai jól tudják, hogyan működött például a *Sztálin* vezette Politikai Bizottság, a Honvédelmi Tanács és más szervek, de hozzátehetjük az USA Nemzetbiztonsági Tanácsa egészen másképp és más módon tevékenykedett. Máskor, más volt a feladat, a cél és a struktúra. Bush elnök igazán jól tudta, hogy Szaddam az iraki és a kuwaiti olajjal milyen lehetőségekhez jutott, és ha még meg tudja szerezni a szaud-arábiait is, akkor a lehetőségei korlátlanok lesznek, ami beláthatatlan következménnyel járna az Egyesült Államok, a Nyugat és Japán számára.

Az USA katonai válaszlépéseit két lépcsőben hajtotta végre, Powell javaslatai alapján: 1. megtorló támadások; 2. 100-200 ezer fős katonai csoportosítás bevetése.

A katonai tervek készítése, a diplomáciai offenzíva a szövetségesek és nem szövetségesek (Szovjetunió és Kína) irányába, a szenátusi és a kongresszusi lépések látszólag csak az időt rabolták, valójában egy nagyszabású művelet előkészítésének egy-egy részét, avagy mellékjeleneteit képezték - összhangban a média-műveletekkel.

A Pentagonban lévő haderőnemi vezérkarok versenyző feladatvállalása, a 90-1002. hadműveleti terv megvitatása, az elfogadása és a drágasága a századvégi háború bonyolultságára, az ellenség ismeretére, a légiereő, a haditengerészet, a szárazföldi erő és a tengerészgyalogság eltérő szerepére, a katonai kiképzésre, a sivatagi hadviselés sajátosságaira és a harcvezetés problémáira irányítja az olvasó figyelmét, nem beszélve a házigazdákkal kialakítandó jó kapcsolat és együttműködés bonyolultságáról.

Bush - aki többek között volt már kínai és ENSZ nagykövet, a CIA igazgatója - egy dologban állhatatosan kitartott: *mégpedig abban, Kuwait lerohanása túrhetetlen és ez nem maradhat kellő válaszlépés nélkül.* Amikor Bush-t a légiereő vezérkari főnöke(!) azzal fenyegette, hogy mennyi repülőgépet fog veszíteni az elnök(!) a bombázások során, a figyelmünk a miénktől gyökeresen eltérő parancsnoklási láncre irányul.

Hiszen a Kongresszus csak 3 napos vita után hatalmazta fel Bush elnököt a háború megindítására - az ENSZ határozat alapján, amelybe belefoglalták a "**katonai erő alkalmazása**" kitételét is, és így a manőverező hadviselés szabad utat kapott, végül a "**Sivatagi Pajzs**" hadműveletből

"Sivatagi Vihar" lett: a koalíció támadott és teljes sikert - a kitűzött célt elérve - aratott, hiszen a haderónemek vezérkari főnökei közös állásponton voltak és kezükben csak jó lapok voltak: *előny a hírszerzésben, a harci technikában, a kiképzésben, a vezetésben, a logisztikában, sőt a nemzetközi támogatásban*. A Szaud-Arábiában telepített amerikai csapatok táboroztatásának problémái és a Szenátus Maine állambeli republikánus szenátorának *William Cohen*-nek (mai védelmi miniszter), akkor katonapolitikai szerepvállalása is ismertté válik a könyv ezen részéből. (Hozzáteszem, hogy Cohen, Perry, Cheney is egy sajátos pályát futott be, míg a védelmi miniszteri posztra el/feljutottak. Így előtapasztalataik érdelemgesek.).

A háború szakaszos megtervezése (ugyanis négy szakaszra tervezték), annak az elnöknek történő felvezetése, majd Bush döntési helyzetbe hozása egy más típusú politikai és katonai mechanizmus szinkronban történő vertikális rendszerű működésre irányítja a figyelmünket. Az önérzetes "*Medve*" lelkében valahol pacifista, de ismeri a háború lényegét és azt, hogy miért érdemes harcolni, nincs jelszó (lózung), de van hideg és reális elemzés, a dolgok számbavétele - kapkodás és idegeskedés nélkül.

A könyv az Öböl-háború lefolyását már nem tárgyalja, bár az csak 42 napig tartott. A 38 napos három légi szakasz után következett a négy napos szárazföldi hadművelet, végén az USA veszteségét 144 fő katona elvesztése képezte.

Bush elnök a sajtótájékoztatóján kijelentette: "*Minden a tervek szerint.*"

Befejezésül hozzátehetjük a tanulságok csak akkor érnek valamit, ha azokat az olvasó maga fedezi fel, de azért ne feledjék, a bölcsesség ez esetben sem azonos a tudással, és az Öböl-háború utáni hadseregeket már nem az ellenség, hanem a képesség alapján építik ki, s ez mindinkább felismertebbé válik.

Az Újvilág politikai, benne biztonság- és védelempolitikai, valamint katonai stratégiai kultúráinak és mechanizmusainak megismerése után már csak egy ún. pesti megállapításunkat adjuk közre: **minden szintű és rangú parancsnoknak még az Egyesült Államokban is van parancsnoka, akár a politikában, akár a hadseregben.**

H. N. Schwarzkopf tábornok az Öböl-háború sikeres megvívása és az USA-beli ünneplések és győzelmi felvonulások után nyugdíjba vonult és kedvenc hobbijának, így többek között a horgászásnak hódol. Előjárója, C. Powell tábornok később ment nyugdíjba, egy könyvet írt pályafutásáról.

A legutolsó elnökválasztáson (1996-ban) a republikánusok kapacitálták, hogy vállalja el az elnökjelöltséget, de ő nemet mondott. Jelenidőben vezeti azt a volt és jelenlegi elnökökből álló tanácsot (melynek többek között Bush is tagja), amely az amerikai társadalom alapvető kérdéseivel foglalkozik, így gyakran nyilatkozik a CNN-nek. W. Cohen védelmi miniszter lett, *Les Aspin* pedig folytatja régi munkáját. Az adminisztráció "*fogyasztja*" a bejutottakat és ez a demokrácia, a jog, a szabadság országára kiváltképp igaz.

A könyv elolvasása után az is kiviláglik, hogy az USA Nemzetbiztonsági Tanácsának struktúrája, működési mechanizmusa jó például szolgálhat a fiatal demokráciák számára.

Ugyanis a nemzeti biztonságot és a biztonságpolitikát megtestesítő hagyományos kormányzervek mellett, egy ilyen típusú tanács lehet csak képes az összérdekeket felismerni, kezelni és megtenni a szükségesnek vélt javaslatokat a végrehajtó hatalomnak.

(Bob Woodward: A parancsnokok (Oziris Könyvkiadó, Budapest, 1996. 980.- Ft.)

TARTALOMJEGYZÉK

KATONAI LOGISZTIKA ELMÉLET

<i>Csabai György</i>	A katonai logisztika gyökerei és idő-szerű kérdései az ezredfordulón (Tudományos esszé)	3
<i>Duchaj István, Rása László, Pelikán József</i>	A csapatszintű logisztikai szervezetek racionalizálása az interjú-módszer alkalmazásával	14
<i>Eszenyi Imre</i>	Hazai utakon a NATO és az EU szervezeteibe	25

KATONAI GAZDÁLKODÁS

<i>Hegyesi Imre</i>	A Magyar Honvédség központi költségvetési szervei szabadkézi vétellel történő beszerzéseinek lebonyolítása	44
<i>Tamók Ferenc</i>	Egyes NATO tagországok hadseregei gazdálkodási rendszerének fontosabb jellemzői, hasznosítható tapasztalatai az MH gazdálkodási rendszerének fejlesztési irányaira vonatkozóan	53

KATONAI LOGISZTIKAI BIZTOSÍTÁS

<i>Márkus József</i>	A DELTA-97 gyakorlat és bemutató valóságos hadtáp ellátása	66
<i>Gáspár Tibor</i>	A BTR harcjármű család	79
<i>Gáspár Zoltán</i>	Vonalkódoljunk?	92

<i>Vágner Béla</i>	Viziakadályra támaszkodó védelem logisztikai biztosításának főbb kérdései, megoldásának alapvető perspektívái	108
<i>Nagy István</i>	A Holland királyi hadsereg technikai kiszolgálási rendszere	130
KATONAI MINŐSÉGÜGY		
<i>Pálos Emil</i>	Beszámoló a Magyar Minőség Társaság 1997.- évi közgyűléséről	135
<i>Mikula László</i>	Románia Nemzetvédelmi Minisztériuma és a Magyar Köztársaság Honvédelmi Minisztériuma együttműködésének lehe- tőségei a katonai minőségügy területén	152
<i>Füredi László, Soltényszky László</i>	A QS-9000 és a NATO beszállítói rendszerek sajátosságai	163
<i>Füredi László</i>	Minőségügyi közlemények	173
KIKÉPZÉS - FELKÉSZÍTÉS		
<i>Gyarmati Sándor</i>	Egy jól működő társadalom és fegyveres ereje (Logisztikai képzésen a Bundeswehr-nél)	182
<i>Fenyvesi Károly</i>	Törzstiszti felkészítés tapasztalatai Hollandiában	194
BIZTONSÁGTECHNIKA		
<i>Lőrinczy György</i>	A villamos balesetek megelőzésének emberi tényezői, a sérültek ellátása	198

SZAKTÖRTÉNET

Horváth Attila A Magyar Királyi Honvédség szállító
szolgálatának megteremtése, szervezeti
keretei II. RÉSZ 205

Csabai György KÖNYVSZEMLE

Egy könyv "A haderő polgári vezérlése"
elolvasása kapcsán 227

Esettanulmányok a demokratikus
és civil kontrollról 234

Az elnök irányít 245

Szerkesztőség: 1395. BP., Lehel u. 41.

BP. Pf. 423. (Felelős szerkesztő)

Telefon: HM: 56-88, 66-14

Szedés: MH Anyagi-Technikai Informatikai Központ

Kiadja: MH Hadtáp Szolgáltató Központ