

Szerkesztő Bizottság

Elnök Gáspár Tibor

Tagok Baráth István, Báthy Sándor, Bencsik István, Csák Gábor, Gyömbér József, Gilányi Zsolt, Havasi Imre, Hazuga Károly, Horváth Ferenc, Jároscsák Miklós, Kádár Róbert, Németh Ernő, Paor József, Svéd László, Szenes Zoltán, Turcsányi Károly, Vida László Árpád

Lektori Bizottság

Elnök Turcsányi Károly

Tagok Báthy Sándor, Bencsik István, Jároscsák Miklós, Németh Ernő, Szenes Zoltán

Szerkesztőség

Főszerkesztő Németh Ernő

Felelős szerkesztő Tóth József

Gépi szerkesztő: Szomolányi Tamásné

Felelős Kiadó: HM Fejlesztési és Logisztikai Ügynökség
Dr. Horváth József vezérigazgató

Cím: 1135 Budapest, Lehel út 35-37.

Postacím: 1885 Budapest, Pf.: 25.

Készült: A HM Térképészeti Kht. Nyomdájában 300 példányban

Felelős vezető: Buga László

Megjelenik: 300 nyomtatott példányban, valamint
<http://www.hm.gov.hu/hirek/kiadvanyok/kutatas> oldalon

ISSN 1588-4228

„Tactics is the art of the logistically possible”

„Harcászat a logisztikai lehetőségek művészete”

KATONAI LOGISZTIKA

TARTALOMBÓL

- Gondolatok a logisztikáról
 - A haderőfejlesztés tervezési és finanszírozási sajátosságai az elmúlt 5 évben
 - A stratégiai tartalékolásról, a honvédelmi célú tartalékolás szemszögéből
 - Hadszintér-előkészítés logisztikai feladatrendszere
 - NATO műveleti támogatási lánc menedzsment koncepció megvalósulása napjainkban
 - A védelmi ágazat és a belső ellenőrzés
- I. RÉSZ
- A „Közlekedési Operatív Program” (KOP) és annak védelmi aspektusai I. RÉSZ

2007

3

LOGISZTIKAI BIZTOSÍTÁS ELMÉLETE

GONDOLATOK A LOGISZTIKÁRÓL

Gáspár Tibor¹

Ez év elején lényeges változás következett be a Magyar Honvédség logisztikai rendszerének felépítésében, működésében. Az eltelt időszak viszonylag rövid, így történelmi távlatból még nem lehet vizsgálni a tapasztalatokat, de néhány gondolat azért megfogalmazható a változások kapcsán.

A logisztikai szakemberek előtt nem titok, hogy az átalakítás előtti logisztikai rendszer sem volt tökéletes, voltak hiányosságai. **A 2006. december 31-ig meglévő logisztikai rendszer működképes volt.** Folyamatosan alakult (az elmúlt években több, kisebb, nagyobb átalakításon esett át), alkalmazkodott a hadsereg igényeihez és a gazdasági kényszerítő körülményekhez. Igaz, ezek az átalakítások nem minden esetben a szakmai érvek mentén történtek, egyéb akaratok is megjelentek, de ez most sincs másként.

A hiányosságok alapvetően a következők voltak:

- a működést egyértelműen biztosító szabályzók hiánya (az érvényben lévők is többségben elavultak);
- a logisztikai folyamatokat nem támogatták megfelelő informatikai rendszerek;
- a meglévő ellátó központok széttagolt és infrastruktúrájában elavult (lepusztult) raktárhálózata;
- a folyamatos szervezeti átalakulás során kiáramlott képzett szakállomány utánpótlásának krónikus hiánya.

E problémák egyikére sem adott megoldást a termelői és fogyasztói logisztika mesterséges szétválasztása. Nézzük ezeket a problémákat egy kissé részletesebben.

¹ Dr. Gáspár Tibor mk. vezérőrnagy, a volt MH Összhaderőnemi és Logisztikai Támogató Parancsnokság parancsnoka, a Szerkesztő Bizottság elnöke.

Az **MH Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsnokság** szakember gárdája az elmúlt években nagyon sokat tett a szabályzórendszer korszerűsítéséért. Értünk is el eredményeket, de nem eleget. ***Ennek a következő okai voltak:***

- A Honvédelmi Minisztérium illetékes főosztályainak az indokolatlan ellenállása egyes kérdésekben (pedig sok esetben helyettük dolgoztunk). A felterjesztett javaslatok sok esetben elsikkadtak, vagy hatalomféltésből nem kerültek elfogadásra.
- A szakemberek hiánya. Az elmúlt évek leszervezései annyira lecsökkentették a szakmai alkotóműhelyek (szolgáltatfőnökségek) létszámát, hogy a napi feladatok ellátása mellett nagyon kevés energia maradt az új szabályzók megírására.
- A gyakori és gyors szervezeti változások, amelyek azt eredményezték, hogy a kidolgozás végére már az új szabályozó nem volt alkalmazható, mert közben megváltoztak a szervezetek, feladatok, stb.

A polgári életben a logisztika területén óriási átalakulás ment végbe. A hagyományos logisztikai folyamatok az informatikával összekapcsolódva eljutottak oda, hogy ma már a ***logisztikáról mind tudományról*** beszélhetünk. Az informatika megjelenése a logisztikai folyamatokban forradalmasította azt. Sajnos a hadseregben ezt nem sikerült megvalósítani, és ez nem a logisztikusok ellenállásán múlt. Több éves próbálkozás, előterjesztések tömege, feleslegesen elköltött pénzek sem hoztak kézzelfogható eredményt pedig a formálódó **Logisztikai Gazdasági Információs Rendszer** és a hozzá kapcsolódó **Központi Logisztikai Bázis** koncepció megvalósítása hozhatott volna eredményt, ha a megvalósítás megfelelő kezekbe kerül.

A logisztikusok előtt régóta ismert a meglévő raktárhálózat problémája. A hadsereg felső vezetése is többször foglalkozott ezzel a kérdéssel, még **HM Kollégiumi** döntés is született a megoldásra **2003-ban**, de gyakorlatilag semmi sem történt. A meglévő raktárak állagmegóvására szinte semmit sem költöttünk sok éven át, azzal, hogy lesz helyettük új. De **új, Központi Logisztikai Bázis** mind a mai napig nincs.

Az elmúlt időszak átalakítás, a hadsereg általános létszámcsökkenése azt eredményezte, hogy **sokan elhagyták a hadsereget**. Ez **hatványozottan jelentkezett a logisztika területén**, hiszen a jól képzett, nyelveket beszélő, külföldi tapasztalatokkal rendelkező szakemberek nagyon gyors-

san helyet találtak maguknak a rohamosan fejlődő civil logisztika területén. Így nálunk egyes területeken, speciális szakértelmet, tapasztalatot igénylő beosztásokban már évekkal ezelőtt szakember hiány keletkezett. ***Persze ezt nem mindenki látta, mert a csökkenő hadsereg egyéb végzettségű szakembereit be lehetett tenni az üres logisztikai beosztásokba, de ez csak félmegoldás volt.*** A más területről érkezők munka melletti átképzése, felkészítése még inkább terhelte a feladatokat ismerő szakembereket. Esetenként megvalósíthatatlan feladat elé állította ez a helyzet a parancsnokokat.

Természetesen a gondok sorában meg lehetne említeni a ***költségvetés alacsony*** támogatási szintjét is. Ezt szándékosan nem teszem, hisz ez egy olyan tényező, ami alapvetően meghatározza a hadsereg működését, és nem a logisztikai rendszertől függ. ***Tudomásul kell venni, hogy a Parlament, a Kormány ennyit szán a hadseregre, és ebből kell megoldani a feladatokat.***

Úgy gondolom, hogy a logisztikai rendszer ***átalakításakor*** e problémák megoldására kellett volna koncentrálni, ha tényleg jobbat akarunk alkotni. ***A kialakult új rendszer bemutatása a folyóirat 2007/2. számában megtörtént (1).*** Ezt én nem akarom ismételt elvégezni. A továbbiakban néhány olyan problémára szeretném felhívni a figyelmet, ami a régi gondokból és az átalakulásból fakadnak.

Az első a kialakult struktúra kérdése. Az MH Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsnokság felszámolásával együtt megszűntek az MH szintű szolgálatfőnökségek is. A HM Fejlesztési és Logisztikai Ügynökségen belül, a régi struktúrához csak nagyon nehezen beazonosítható, igazgatóság és osztály struktúra (a logisztikai területen) jött létre. Ez a rendszer nem igazodik az MH Összhaderőnemi Parancsnokság és a csapatok logisztikai struktúrájához, de nem igazodik az oktatási rendszerhez sem. A szolgálati ágak megszűnésével megszűnt a szakmai felelősség a logisztikán belül. A különböző technikai eszközöknek és szakanyagoknak nincs konkrét szakmai felelőse. Természetesen a felelősség névleg létezik, vannak felelős osztályvezetők, igazgatók, vezérigazgató, tőlük nem várható el, hogy minden szakkérdésben, a feladat teljes mélységének ismeretében tudjanak dönteni.

A logisztikai rendszer vezető szerve és az ellátó központok elválasztása további bonyodalmakat okoz a folyamatokban. A logisztikai rendszer e ***két szereplője egymásra van utalva*** az eredményes működés érdekében. A központi készletek, egy középszintű parancsnokság alárendelt-

ségébe való helyezése átláthatatlan ellátási utaltságot eredményezett, ahol szép lassan *elveszik* az ellátási felelősség.

Az új rendszer pozitívuma viszont, hogy a beszerzés, a technológiai fejlesztés és a logisztika integrációja egy szervezetbe került, ami a legtöbb gondot okozó beszerzési feladatok rugalmasabb megoldását eredményezheti. Igaz az is, hogy az egy szervezetben lévő követelmény meghatározás, beszerzés és minőségbiztosítás felveti az *összeférhetőség* kérdését.

Nem történt előrelépés az informatikai támogatás területén, pedig az új struktúra még inkább igényli ezt. A katonai logisztika lemaradása a polgári logisztikához viszonyítva rohamosan nő.

Ugyancsak nincs változás a raktárhálózat infrastruktúrájában, a megalakult **Logisztikai Ellátó Központ** ebben a kérdésben nem jelentett előrelépést. Tovább romlottak a feltételek és konzerválódtak a gondok.

A szakállomány vonatkozásában még jobban romlott a helyzet. Az előző rendszer logisztikai vezető szervében szolgálatot teljesítő állomány közel 30%-a távozott a hadseregből. Mintegy 10% ment el más területre a hadseregen belül. *Az összes logisztikai állomány 21%-a távozott a hadseregből.* Azt hiszem, nem kell bizonygatnom, hogy nem csak az alkalmatlan szakemberek távoztak. Sokan mentek el hatalmas tapasztalat – benne több évi külföldi szolgálat –, több diploma, nyelvtudás birtokában.

Természetesen egy hadseregen belül a logisztikai feladatokat többféleképpen, különböző szervezeti formában is végre lehet hajtani, meg lehet oldani. A kérdés csupán az, hogy a különböző szervezeti formák között mi a különbség a rendszerben alkotó munkát, vagy gigászi erőfeszítést végző szakállomány szempontjából. *A logisztikusi állomány átlagon felüli erőfeszítéseivel egy rossz szervezeti felépítésben is elvégezhető a feladatok.* Felmerül a kérdés, hogy hosszú távon megéri-e.

Írásommal rá szerettem volna irányítani a figyelmet a logisztika gondjaira és elindítani egy gondolkodási folyamatot a folyóiratban a logisztika jövőjéről. Az előző számokban már jelentek meg vélemények ebben a témakörben (2). Bátorítok minden logisztikust arra, hogy fejtse ki véleményét. Javaslom, hogy ebben a témában hamarosan célszerű lenne egy konferenciát tartani, ahol mindenki elmondhatja gondolatait, tapasztalatait és javaslatait a jövőre vonatkozóan. Azt hiszem, hogy ez a jelen logisztikusainak mindenképpen hasznos lenne.

Felhasznált irodalom:

1. **Kádár Róbert:** Megalakult a HM Fejlesztési és Logisztikai Ügynökség (HM FLÜ) Katonai Logisztika 2007/2. szám 3-8. o.
2. **Lengyel András:** A magyar katonai logisztikai támogató rendszer átfogó reformja. Katonai Logisztika 2006/4. szám 3-35. o.
3. **Jároscsák Miklós:** A Magyar Honvédség átalakítása kapcsán jelentkező logisztikai kihívások. Katonai Logisztika 2006/4. szám 35-52. o.
4. **Keszthelyi Gyula:** A hatás-alapú műveletek alapelvei és a logisztikai alkalmazás kihívásai. Katonai Logisztika 2007/1. szám 3-24. o.
5. **Trembenszki László:** A logisztikai menedzsment viszonya az outsourcinghez. Katonai Logisztika 2007/1. szám 25-37. o.
6. **Vasvári András:** Az offshore outsourcing a Magyar Honvédségben. Katonai Logisztika 2007/1. szám 38-52. o.
7. **Szarvas László:** A Magyar Honvédség nagytávolságú szállítási lehetőségei. Katonai Logisztika 2007/2. szám 9-31. o.

A HADERŐFEJLESZTÉS TERVEZÉSI ÉS FINANSZÍROZÁSI SAJÁTOSSÁGAI AZ ELMÚLT ÖT ÉVBEN (2002-2007)

Kristóf Tamás¹

Bevezetés

A 2002. évi kormányváltással és a Védelmi Felülvizsgálattal új korszak kezdődött a honvédelmi tárca logisztikai tervezési és gazdálkodási rendszerében. A védelmi felülvizsgálat idején a tárca csúcsgéreteket kapott a finanszírozási helyzet javítására, és ezeknek a kondícióknak megfelelően került sor a haderő ambíciószintjének és hosszú távú fejlesztési céljainak meghatározására. A Védelmi Felülvizsgálat idején alkalmazott és később továbbfejlesztett tervezési eljárásrenddel a 1990-es évek közepe óta várt és remélt áttörés következett be a védelmi tervező rendszer felépítésében és a működés elindításában. Tervezésmódszertani szempontból a haderőfejlesztés sokáig élen járt a teljes védelmi tervező rendszer fejlődésében.

A folyóiratcikk értelmezésében a védelmi tervezés nem az országvédelem megtervezését jelenti, hanem a képességek elérését, fenntartását és alkalmazását biztosító feladatok, valamint a feladatok végrehajtásához szükséges és rendelkezésre álló források biztosítása. Ebben a megközelítésben a haderőfejlesztés tervezése a védelmi tervezés része, és a képességek megteremtését célozza.

A **Védelmi Felülvizsgálatot** követően *kettős tendencia következett be* a védelmi tervezés területén. Egyfelől hamar bebizonyosodott, hogy a **GDP 1,81%** szintjén prognosztizált tárca támogatási forráskeret sem rövid, sem hosszú távon nem áll rendelkezésre, másfelől azonban a tervező rendszer eljárásrendje és módszertana lényeges fejlődésen ment keresztül. A honvédelmi tárcának kevesebből kell többet produkálnia, ami megkívánja a minden korábbinál hatékonyabb erőforrás allokációt és a drákói szigorúságú gazdálkodást. A nominál és reál értéken egyaránt csökkenő forráskeretek mellett a racionális forráselosztás, a hosszú távra történő

¹ Kristóf Tamás főhadnagy, HM FLÜ Gazdasági Igazgatóság, doktorjelölt, Budapesti Corvinus Egyetem.

előretekintés és a szakmai alapokon nyugvó gondos prioritizálás kiemelt jelentőséggel bír.

A folyóiratcikk igyekszik áttekintést adni a haderőfejlesztés tervezése és finanszírozása területén az elmúlt öt évben lezajlott fejleményekről. Az elemzés dominánsan a haderőfejlesztés gazdasági tervezési feladataira koncentrál, és a szükséges mértékben kiegészül a tárca nem haderőfejlesztési, de védelmi tervezési feladataival.

Az elmúlt időszak értékelése az alábbi szakaszokban történik:

- 1. A haderőfejlesztés tervezése és finanszírozása az erőforrás tervezés meghonosítása, valamint az első „újkori” 10 éves terv kiadása időszakában (2002-2004).*
- 2. A haderőfejlesztés tervezési és finanszírozási helyzete a védelmi tervező rendszer továbbfejlődésének időszakában (2004-2006).*
- 3. A haderőfejlesztés tervezése és finanszírozása a logisztikai rendszer átalakítását követően (2007-).*

1. A haderőfejlesztés tervezése és finanszírozása az erőforrás tervezés meghonosítása, valamint az első „újkori” 10 éves terv kiadása időszakában (2002-2004)

A rendszerváltás előtt a katonai-gazdasági tervezésnek igen jó hagyományai voltak a honvédelmi tárcánál, amelyek azonban – a haderő 1980-as évektől kezdődő tartós alulf finanszírozása miatt – a 1990-es évek közepéig gyakorlatilag kivesztek (Briák, 2003). A haderőfejlesztés tervezése állandó tevékenység volt, megalapozott módszertannal, és az eredmény az ötéves hadsereg-fejlesztési tervezésben öltött testet (Turák, 1999).

Az 1990-es évekre szétesett a tervező rendszer. A finanszírozási döntések az éppen erősebb katonai szervezetek vezetőinek nyomására, ad hoc jelleggel születtek. A haderőfejlesztés – leszámítva egyes orosz relációs beszerzéseket és a Mistral tendert – tervezetlenül folyt és/vagy évekre leállt. A fejlesztési döntések hiányos információk alapján születtek, az elkészülő tervek elnagyoltak lettek, és irreálisan jó végrehajtási körülményekkel számoltak. A NATO Védelmi Tervezési Kérdőívek (DPQ) kitöltése – nemzeti tervek hiányában – megalapozatlanul folyt. A szövetség-

gi felajánlásokat nem támasztották alá képességfejlesztési- és finanszírozási tervek, ezért azok a valóságtól teljesen elszakadtak.

A 2002-2003. között lezajlott Védelmi Felülvizsgálat új kultúrárt, szemléletmódot, eljárásrendet és módszertant hozott a tárca szintű tervezésbe, közte a haderőfejlesztés tervezésébe. A Védelmi Felülvizsgálat eredményei alapján meghatározásra kerültek azok az alapvető koncepcionális, valamint közép- és hosszabb távra szóló célkitűzések, amelyek teljesítésével a haderő az akkori feltételezések mellett jobban meg tud felelni a vele szemben támasztott célkitűzéseknek és elvárásoknak. A haderő átalakítás céljaként megfogalmazott alapvető feladatok a szervezetében és létszámában kisebb, korszerű eszközökkel felszerelt, a szövetségi kötelezettségeket teljesíteni tudó, professzionális, nagyobb manőverező képességgel rendelkező, ugyanakkor az ország teherbíró képességéhez mérten finanszírozható haderő létrehozása volt.

A Védelmi Felülvizsgálat során a katonai felső vezetés – az 1995 és 2002 között végrehajtott elméleti kutatási eredményeket felhasználva – megkísérelt a végrehajtható feladatokhoz erőforrásokat, és azokon keresztül költségeket rendelni. A hazai szakemberek által kidolgozott rendszervázlat alkalmazásához szükséges módszertani támogatásra brit és amerikai tanácsadókat kértek fel. A 2002-ben letett alapok nagy hatást gyakoroltak a **Tárca Védelmi Tervező Rendszer (TVTR)** fejlődésére. Az azóta eltelt öt év tapasztalata után kijelenthető, hogy a 10 éves erőforrás- és költségterv filozófiáját meghatározta a brit tanácsadó által kidolgozott 10 pontos 10 éves előrettekintési útmutatás. Az első 10 éves terv a tanácsadók véleményének figyelembevételével készült.

A Védelmi Felülvizsgálat során összeállított 10 éves terv kidolgozásának egyik leglényegesebb eredménye, hogy a katonai képességek és az azokból fakadó feladatok tervezése és a védelmi tárca költségvetési tervezése közötti reális kapcsolat megteremtése érdekében *megjelent egy új összekötő láncszem: a tárcaszintű erőforrás és költségtervezés.*

A Védelmi Felülvizsgálathoz a Pénzügyminisztérium (PM) 10 éves előrettekintéssel biztosított forrásprognózist. Ez képezte alapját a haderő ambíció szintjének, a 2013-ig elérendő képességeinek és fejlesztési céljainak meghatározásához. A forrásprognózis 2004-re a **GDP 1,71%-**át, 2005-re a **GDP 1,76%-**át, 2006-tól a **GDP 1,81%-**át irányozta elő a honvédelmi tárca támogatására. Ez 2004-ben **346**; 2005-ben **389**; 2006-ban **431** és 2007-ben **466 milliárd Ft** támogatási főösszeget jelentett volna.

Mai szemmel nézve a fenti adatok szinte elképzelhetetlennek tűnnek. **2007-ben például 1,1% GDP** részesedés mellett a támogatási főösszeg tényadata **271 milliárd Ft** volt, ami csaknem 200 milliárd Ft-tal marad el kormány és a PM korábbi ígéretétől. Tekintettel azonban arra, hogy a **2002. évi Prágai NATO Csúcson** az akkori miniszterelnök ezeket a számokat hivatalosan bejelentette, öt évvel ezelőtt a honvédelmi tárcánál senki se kérdőjelezte meg a forrásprognózis komolyságát. A **Védelmi Felülvizsgálat** eredményei alapján az is kiderült, hogy ennyi pénzből 10 év alatt gyakorlatilag le lehet cserélni az Magyar Honvédség alakulatainak hadfelszerelését, és 2013. évre sikerülhetett volna kettő, a NATO telepíthetőségi követelményeinek megfelelő dandárt felszerelni. **Évi 100 milliárd Ft-os nagyságrendben nyílhatott volna lehetőség haditechnikai fejlesztési programok finanszírozására.**

Tervezés-módszertan szempontjából azonban a **Védelmi Felülvizsgálat** idején követett eljárás korántsem volt tökéletes. A tervezés nagybani jellegű volt. Költségek és költségcsoportok kerültek számvetésre, tételes naturális erőforrásadatokat nélkül. A tervezéshez szükséges bemeneti információk (létszám, struktúra, perspektív állománytáblák stb.) menet közben alakultak ki, és folyamatosan változtak. Az információáramlás a független tervezési csoportok és az elkülönítetten végrehajtott költségösszesítés miatt elégtelen volt.

A nagybani költségbecslés egyik legnagyobb hátránya az volt, hogy a **Védelmi Felülvizsgálat** által kidolgozott erőforrástervezés és a tárca 2004. évi költségvetési tervezése között nem volt egyértelmű az átjárhatóság. **Ennek következtében a 2004. évi költségvetés tervezése elszakadt a Védelmi Felülvizsgálat során kidolgozott 10 éves tervtől.** Viszonylag hamar (fél év múlva) kiderült az is, hogy a PM által prognosztizált forráskeretek nem állnak rendelkezésre – ezt azonban csupán a 2004. évre ismerték el, **306,1 milliárd Ft-ra csökkentve a korábbi 346,1 milliárd Ft** szinten ígért támogatási előirányzatot. A további 9 év forrásvárakozása változatlan maradt.

Az előzőekben vázolt problémák és változások miatt a honvédelmi miniszter elrendelte a **Védelmi Felülvizsgálat** eredményeit alapul vevő, de annál pontosabb eredményt hozó tervezési folyamat beindítását és végrehajtását. Az erőforrás- és költségtervezés irányítására a **HM Gazdasági Tervező Hivatal (HM GTH)** került kijelölésre. A tervezés két körben került végrehajtásra. 2003. őszétől 2003. decemberig került sor a korlátok nélküli nagybani tervezésre, majd 2004. januártól 2004. márciusig a részletes, kiegyensúlyozott tervezésre.

A 2004-2013. időszakra vonatkozó 10 éves tervben jelentős előrelépés történt a haditechnikai fejlesztési szakterület tervezése tekintetében. Az akkori HM HVK Haderótervezési Csoportfőnökség (HM HVK HTCSF) az MH minden alakulatára elkészítette a perspektív állománytáblákat, amelyek alegység szintig lemenően tartalmazták a 2003-ban képességihiányként értékelt fejlesztési igényeket. A prognosztizált fejlesztési kereteket figyelembe véve ***a fejlesztés ütemezése az alegységek alkalmazási készenlét-elérésének fontossági sorrendjében történt.*** A kidolgozott perspektív állománytáblákkal a haditechnikai fejlesztések erőforrás- és költségcsúszásai a teljes 10 éves tervidőszakra megalapozottakká, természetes erőforrásokkal alátámasztottakká váltak.

A perspektív állománytáblákból másodlagos kigyűjtéssel lehetőség nyílt konkrét egyedi eszközigények programokba foglalására, és a programokban az ütemezetten felszerelésre kerülő alegységek szükségleteihez igazodóan a mennyiségi ütemezésre. Ennek különösen a beszerzési eljárások indíthatóságánál volt jelentősége, hiszen pusztán alegységenkénti kigyűjtéssel lehetetlen lett volna ajánlati felhívást vagy megbízást összeállítani. Szükséges megjegyezni, hogy a programtervezés 2003-ban még nem volt megfelelően szabályozva.

A többi tervezési területre vonatkozóan a tervezési tapasztalatok nem ennyire pozitívak. Nem volt még kiforrott az alulról felfelé, illetve a felülről lefelé történő tervezés szerepelhatárolása. A tervező szervezetek nagyfokú ellenállást tanúsítottak az újbóli adatkéréssel szemben, és bizonyos tervező személyek érdektelensége nagymértékben befolyásolta a tervezés kimenetét. A 2003. őszi nagybani tervezés alatt az igényelt erőforrások – különösen a 2004. évre – messze meghaladták a forráslehetőségeket, a kiegyensúlyozásnak azonban ***hiányzott a kiforrott eljárásrendje, és nem születtek meg a szükséges felsővezetői döntések*** a túlzott igények leszorítására. Ez a tervezési határidők felborulásához vezetett, és végül a haditechnikai fejlesztési területet kivéve a 2004. tavaszára elkészült 2004-2013. időszakra vonatkozó 10 éves terv, hasonló részletezettségű erőforrás- és költségtervvel rendelkezett, mint a ***Védelmi Felülvizsgálat*** végén a nagybani 10 éves terv. ***Kritikán aluli színvonalúnak értékelhető a működési kiadások tervezettsége: azok még a költségvetési kerettel sem egyező összevont tervszámok maradtak.***

2. A haderőfejlesztés tervezési és finanszírozási helyzete a védelmi tervező rendszer továbbfejlődésének időszakában (2004-2006)

A 2004-2013. időszakra vonatkozó 10 éves terv elkészülésével párhuzamosan folytatódott a TVTR rendszertervek kidolgozása/felülvizsgálata, valamint a rendszerkísérlet feladatainak részletes meghatározása. A TVTR rendszerkísérlet első főpróbája a 2005-2014. időszakra vonatkozó 10 éves terv elkészítése volt. Elkészült és jóváhagyásra került a TVTR feladatrendje és a következő tervezési időszakok (2006-2015. és 2007-2016.) tervezési alapelvei, amely a tárca felső vezetése, illetve a tervező szervezetek által is elfogadott védelmi tervezési rendszerben történhet. Az elfogadott rendszerelemek folyamatosan épültek be a MH működő struktúrájába.

A 2005-2014. időszakra vonatkozó 10 éves terv összeállítása időszakában a tervezési feladatokat a később kétszer módosított „a honvédelmi tárca 2005-2014 közötti időszak terveinek kidolgozásával kapcsolatos védelmi tervezési feladatok meghatározásáról” szóló 25/2004. HM KÁT-HM HVKF együttes intézkedés szabályozta. Az intézkedésnek megfelelően került sor a tárca 2005-2014. évekre meghatározott működési és fenntartási feladatainak, fejlesztési programjainak programozott és normatív összegzett erőforrás- és költségtervének összeállítására a HM GTH koordinálásával.

A tervezés tapasztalatai azt mutatták, hogy *erősödött a felülről történő tervezés, és a felső szinten elkészült tervek kerülnek alacsonyabb szinten pontosításra, egyeztetésre*. Ezáltal biztosítható volt a magasabb szinten meglévő információk, valamint az elkészített erőforrás- és költségtervek egységes struktúrája. A tervegyeztetés azt is biztosította, hogy a csapatszinten lévő specifikált feladatok, valamint azok erőforrás- és költségigényei bedolgozásra kerüljenek a tervekbe.

A 2005-2014. időszakra vonatkozóan a PM új, a korábbi várakozásoknál lényegesen alacsonyabb forrásprognózist adott meg a honvédelmi tárca részére. Ennek megfelelően a tárca támogatási főösszege 2005-ben 270,7 Mrd Ft, 2006-ban 274,7 Mrd Ft, 2007-ben a GDP 1,3%-a, 2008-ban a GDP 1,35%-a, 2009-től a GDP 1,41%-a. A tervezés előzetes szakaszában azonnal látszott, hogy ezek a keretek még hosszú távon is elégtelenek a *Védelmi Felülvizsgálat* során elfogadott haderőstruktúra elvárt képességeinek kialakításához, valamint működőképességének, hadrafog-

hatóságának biztosításához, és előzetes szövetségi vállalásaink megvalósításához.

A tervezés eljárásrendjében és kidolgozottságának színvonalában azonban számos szempontból javulás következett be az előző 10 éves tervhez képest. A katonai szervezetek és a tervező személyek tapasztalata, hozzáállása pozitívan változott. A tárca felső vezetésben egyértelműen megjelent az igény a feladatok erőforrás- és költségáthárterének ismeretére. Az erőforrás-számvetések a legtöbb tervezési területen pontosabbakká váltak. A címrövidítések adaptálásával és a költségvetés tervezés **TVTR**-be foglalásával megjelentek az első kapcsolódási pontok az erőforrás- és költségterv, illetve a költségvetési terv között.

Újdonság volt a tervezésben, hogy a feladatorientált tervezés elősegítése érdekében bevezetésre került a **HM Védelmi Szakfeladatrend**, az azonban nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket. A kiadott szakfeladatrend nem támogatta a képességalapú tervezést. A felépítés logikája megkérdőjelezhető volt, amelynek következtében felsővezetői döntések megalapozására az alkalmatlannak bizonyult.

Jelentős mértékben gyengült a korábbi 10 éves tervhez képest a haditechnikai fejlesztési terület tervezésének produktuma, amely az elhamarkodottan kiadott 50/2004. (HK 12.) HM utasításra, és annak alapján a HM HVK HTCSF részéről történt szerepkeresésére vezethető vissza. A 25/2004. HM KÁT-HM HVKF együttes intézkedés alapján a haditechnikai fejlesztési tervet a 2004-2013. időszaki 10 éves tervben szereplő perspektív állománytábla és katonai szervezet, valamint másodlagosan a programok szerinti bontásban kellett volna elkészíteni, a gördítés módszerével.

Ehelyett a **HM HVK HTCSF** a tervező szervezetek által korábban használt tervezési űrlapoktól eltérő logikájú és struktúrájú projekt adatlapokat fejlesztett ki, és önálló tervezettségbe kezdett. A fejlesztési feladatok kizárólag programonkénti bontásban kerültek bele a 10 éves tervbe. A képesség- és feladattervezéshez, valamint az erőforrás- és költségtervezéshez szükséges adatokat az **MH Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsnokság (MH ÖLTP)** szakágaival töltették ki. Mivel a kidolgozás során a perspektív állománytáblák és eszközlisták csak a tervezés elvi alapját jelentették, azok nem voltak korlátozó tényezőként figyelembe véve. Ebből kifolyólag az **MH ÖLTP** szakágai olyan fejlesztéseket és olyan beszerzendő darabszámokat határoztak meg, amelyek több esetben a korábban jóváhagyott eszközlistáktól szignifikánsan eltértek.

A korlátok nélküli igényeket a **HM HVK HTCSF** tervezte vissza a **HM GTH** által megadott prognosztizált fejlesztési keretre. Az elkészített számvetések azonban költségcentrikusak voltak, a készenléti idők, a szervezeti kapcsolatok a tervező szervezetek számára átláthatatlanok és kezelhetetlenek voltak. Ennek következtében a források korlátozottsága miatti kiadáscsökkentő opciók kidolgozása során sem lehetett a változásokat egyértelműen nyomon követni. A **Program Elgondolások** nem kerültek jóváhagyásra, a költségvetésben csupán részlegesen kerültek elkülönítésre a fejlesztési programok. *A fejlesztési feladatok katonai szervezethez való kötése csupán a HM HVK HTCSF belső adatbázisában és a kidolgozók fejében történt meg.* Ebben a további két 10 éves tervben sem történt változás, vagyis a 10 éves terv dokumentációiban nem lehetett megtalálni a kapcsolódási pontokat – csak a ténylegesen beszerzett eszközök elosztásánál derült fény, hova szánta a vezérkari szervezet a tervezett hadfelszerelést.

A fentiek ellenére az **50/2004. HM utasítás** pozitív változásokat is hozott a haditechnikai fejlesztési programok tervezése és finanszírozása területén. *Megteremtődött a lehetőség a programirodák létrehozására, a Program Elgondolások elfogadásra létrejött a Haditechnikai Fejlesztési Kabinet.* Előrelépés történt a fejlesztési programok finanszírozása terén (önálló címrendkódok igényelhetősége, fejlesztési előirányzat maradvány más fejlesztésre történő átcsoportosíthatósága stb.). Az **50/2004. HM utasítás** ugyan nagyvonalakban tartalmazta a programok végrehajtásával, ellenőrzésével és beszámoltatásával kapcsolatos feladatok szabályozását, annak azonban a gyakorlati tervezésre nem vagy csak minimális ráhatása volt. A mai értelemben vett komplex programoknál figyelembe veendő programelemek integrált kezelése évekig pusztán álom maradt. A végrehajtott, több összetevőjű képességfejlesztés eredményeinek felmérése és értékelése nem volt lehetséges.

A 2005-2014. időszakra vonatkozó 10 éves terv jóváhagyásával egyidejűleg jelentős szervezeti változások következtek be a honvédelmi tárca minden tervező szervezeténél. 2005. márciusában megszűnt a **HM GTH** és a védelmi tervezési feladatok jogalkotási és koordinációs feladatait ellátó **HM Védelmi Tervezési és Koordinációs Iroda (HM VTKI)**. A **HM HVK HTCSF** – egyesítve a korábbi **J3** és **J5** blokkokat – **HM HVK Katonai Tervező Főcsoportfőnökséggé (HM HVK KTFCSF)** alakult át. Megalakításra került ugyanakkor a **HM Védelmi Tervezési Főosztály (HM VTF)**, amely egy személyben lett felelős a következő 10 éves terv összeállításáért. A **HM VTF** dominánsan a **HM GTH**, a **HM HVK HTCSF** és a **HM VTKI** szakállományából került megalakításra,

ezáltal a tárca szintű tervezéshez (beleértve az alsóbb szintű tervezők szakirányítását) szükséges szakértelem egy helyen került koncentrálásra és integrálásra – mint ahogy később kiderült, kevesebb létszámmal lényegesen hatékonyabb munkavégzést képviselve a jogelőd szervezetekhez viszonyítva.

A 2006-2015. időszakra vonatkozó 10 éves terv összeállítása már az új szervezeti felállásban indult el 2005. tavaszán. A tervezést „*a Tárca Védelmi Tervező Rendszer működéséről, a rendszer fejlesztéséről, valamint a HM Védelmi Tervező Bizottság működéséről*” szülő **46/2005. (HK. 10.) HM utasítás** szabályozta.

A PM a 2006-2015. időszakra magasabb összegű forrásprognózist biztosított, mint ami a 2005-2014. időszakra vonatkozó 10 éves tervben szerepelt, azonban a honvédelmi tárca vezetése – tanulva a korábbi ígéretetek nem teljesülésekből – jelentős összegű finanszírozási és forráskockázati tartalék közbeiktatásával, a teljes várható támogatási előirányzatnál alacsonyabb szinten határozta meg a tervezhető összegeket. *A PM 2006. évre 300,00 milliárd Ft-ot (1,25% GDP részarány), 2007. évre 345,96 milliárd Ft-ot (1,33% GDP részarány), 2008-tól 1,49% GDP részarányos támogatási főösszeget (2008-ra 420,08; 2009-re 454,45 milliárd Ft) prognosztizált.* Az év folyamán a forrásvárakozások – ahogyan megszokhattuk – az első évre vonatkozóan csökkentésre kerültek, így végül **277,6 milliárd Ft** lett a 2006. évi támogatási főösszeg.

A 2006-2015. közötti időszakra vonatkozó 10 éves terv szakmailag az eddigi legjobb színvonalú 10 éves terv volt. A pozitív értékelést azonban beárnyékolja az a tény, hogy a 2006. évi országgyűlési választások közeledtével a kormány pusztán megismerte és tudomásul vette a tervokmányt, de nem adott felhatalmazást a honvédelmi miniszternek a 10 éves terv jóváhagyására, ezáltal az csupán belsőleg elfogadott munkanyagának minősíthető. A kormány azonban az elkészült tervet a következő tervciklus tevékenységeinek megalapozására alkalmasnak találta.

A 2006-2015. közötti időszakra vonatkozó 10 éves terv legnagyobbat a kiképzési és a működési szakterületek tervezésénél fejlődött. A *HM VTF* a nyári nagybani és az őszi-téli részletes tervezés támogatásához egy normatív erőforrás tervező adatbázist dolgozott ki, amelyet a tervező szervezetek mindkét alkalommal kitöltöttek. A normatív tervezési adatbázis lehetővé tette az elemi feladatok és azok erőforrásigényeinek katonai szervezethez, szakfeladatrendhez, szolgálati ághoz, címrendkódhoz, **CPV kódhoz**, főkönyvi számlához való kötését, a központi és csapatelőirányzatok elkülönítését, a három és tíz évre való előretekintést,

valamint a feladatok erőforrásigényeinek normákkal és felszámítási alappal történő megalapozását.

A logisztikai és intézményi működési/kiképzési erőforrás-, költség-szükségleti és kiadási igénytervek a szakterületet érintő jelentős forrás-megvonások ellenére sikeresen vissza lettek tervezve, 100% megalapozottságot elérve. A kidolgozott lekérdezési mechanizmusok azt is lehetővé tették, hogy a működés területén számbavett mintegy 30.000 elemi feladat tetszőleges szempontok (pl. anyagnemenként, katonai szervezetenként) szerint összegezhető és tömöríthető lett. Az eredményben közrejátzott az a tény, hogy a tervezési határidők – kisebb csúszásokkal – tartathatók voltak, és jelentősen javult a tervező szervezetek fegyelmezett-sége/együttműködő készsége.

A haditechnikai és egyéb fejlesztési programok tervezése a 2005-2014. időszakra vonatkozó 10 éves tervhez teljesen hasonló eljárással történt. A **HM HVK KTFCSF** végezte a katonai prioritizálást, és a **HM GTH** jogutódjaként a **HM VTF** az erőforrás alapú prioritizálást. A **Program Elgondolások** jóváhagyása megtörtént, azonban a fejlesztési programok katonai szervezethez való kötése továbbra is elmaradt. A tervezési munkálatok 2006. elején fejeződtek be, és – ahogy a korábbiakban említésre került – a honvédelmi miniszter kormányfelhatalmazás hiányában nem hagyta jóvá a 10 éves tervet.

A 2007-2016. időszakra vonatkozó 10 éves terv előkészítéséhez és megszervezéséhez viszonylag gyorsan kiadásra került a 6/2006. (HK 4.) HM utasítás „az MH 10 éves tervének kidolgozásáról, valamint a NATO védelmi tervezési és áttekintési eljárás nemzeti feladatainak végrehajtásáról”. A HM utasítás megnevezéséből látható, hogy egyazon keretek között került szabályozásra a 10 éves terv elkészítése, valamint a DPQ összeállítása. A **HM Védelempolitikai Főosztály (HM VPF)** határidőre elkészítette a miniszteri irányelvekről szóló **10/2006. (HK 4.) HM utasítást** is.

A 2006. áprilisi országgyűlési választások előtt és alatt a bizonytalan várakozások miatt hónapokra leállt a tervezés. A hosszú idő óta nem tapasztalt államháztartási hiány tükrében a hivatalba lépő kormány a konvergencia program 2006. szeptemberig történő elkészüléséig ígért minden fejezetnek reális, megbízható, négy évre előrettekintő forrásprognózist. A kétkörös tervezés első köre ezáltal értelmetlenné vált, a tradicionálisan augusztusban benyújtásra kerülő költségvetési tervjavaslat határideje október végére tolódot ki.

A konvergencia program az állami kiadások erőteljes lefaragását irányozta elő, ami alól a honvédelmi tárca sem volt kivétel. Nominál értéken *tovább csökkent a tárca költségvetési támogatása,* és bevezetésre került a fejezeti *egyensúlyi tartalék intézménye,* amely az éven belüli államháztartási hiánycélok időarányos teljesüléséhez kötötte a tartalék mögé tervezett feladatok finanszírozhatóságát, vagyis a tartalék felszabadítását. A fejezeti egyensúlyi tartalék 2007-ben **8,9 milliárd Ft-ot** tett ki. A fejezeti egyensúlyi tartalék gyakorlatilag teljes egészében a fejlesztési programok finanszírozásának növelte a bizonytalanságát.

A forráscsökkentés legérzékenyebben a logisztikai és az infrastrukturális működési területeket érintette, ami ellátási zavarokat, milliárdos csúsztatott és átütemezett kötelezettségeket és a technikai eszközök hadrafoghatóságának romlását idézte elő. A fejlesztési programokat a 2006-2015. időszakra vonatkozó 10 éves terv gördítésével, a szerződéssel lekötött determinációk meghatározásával, valamint a missziók felszerelésének prioritizálásával kevésbé érintették a megszorítások. *2006-tól kidolgozásra kerültek a Program Végrehajtási Tervek,* és a *HM VTF* egyre nagyobb szerepet játszott a kiegyensúlyozásban a *HM KTFCSF* utódszerveként létrejött *HM Haderőtervezési Főosztály (HM HTF)* mellett.

A működési költségkeretek az év utolsó napjaira alakultak ki, többnyire maradék elven. 2006 végén–2007. elején jelentős szervezeti változások történtek a hivatalok/háttérintézmények és a középszintű vezető szervezetek körében, és ennek, valamint a csúszások miatt az év végi rendkívül szűk idő következtében *a 2007-2016. időszakra vonatkozó 10 éves tervben a működési költségek visszatervezése nem került végrehajtásra.* A költségvetés és az éves beszerzési terv „külön utakon” sort kerített a működési költségek alábontására, amelynek következtében a 2007. év logisztikai működésének finanszírozása a forráshiány mellett a tervező rendszer elégtelen működésére is visszavezethető volt.

A *2007-2016. időszakra* vonatkozó 10 éves terv végül jóváhagyásra került, de az a tervezettségű színvonal tekintetében elmaradt a *2006-2015. időszakra* vonatkozó 10 éves tervtől. A 2007. évi tárgyévi finanszírozásban az éves beszerzési terv és a költségvetés játszotta a döntő szerepet.

3. A haderőfejlesztés tervezése és finanszírozása a logisztikai rendszer átalakítását követően (2007-)

A haderőfejlesztés tervezésében és finanszírozásában jelentős változások következtek be 2007. január 1-jétől, mivel a programfelelős és egyben keretgazda MH ŐLTP megszüntetésre került. A logisztikai gazdálkodásban beállt változások, különösen a 2007. év elején bekövetkezett termelői és fogyasztói logisztikai szétválasztás miatt újra kellett szabályozni „A Honvédelmi Minisztérium fejezet központi és intézményi gazdálkodásának rendjéről” szülő 9/1998. (HK 4.) HM utasítást. 2007. első félévében a logisztikai gazdálkodás az érintett katonai szervezetek vezetői között megkötött különböző egyezmények alapján került megszervezésre. A 9/1998. HM utasítás módosítása 2007. szeptemberben lépett életbe – lásd 102/2007. (HK 18.) HM utasítás.

A jogszabály meghatározása alapján a termelői logisztika „a logisztikának azon alrendszere, amely a hadfelszerelés kutatásával, tervezésével, fejlesztésével, gyártásával, ipari javításával, a meglévő hadfelszerelés felújításával és a hadfelszerelés beszerzésével, a tárcához újonnan beérkezett állománytáblás anyagok és eszközök elosztásával, rendszerbe állításával és rendszerből való kivonásával, megsemmisítésének előkészítésével foglalkozik; Meghatározza a hadfelszerelés technikai kiszolgálását, a készletképzés elveit, valamint a haderő békeidejű és minősített időszakos közlekedési támogatását” (102/2007. HM utasítás, 3. o.).

Ezzel szemben a fogyasztói logisztika „a logisztikának az az alrendszere, amely a késztermék átvételével, raktározásával, szállításával, karbantartásával (beleértve az állagmegóvást szolgáló javításokat), működtetésével, valamint a tárcához újonnan beérkezett állománytáblás anyagok és eszközök kiadásával és az egyéb anyagok elosztásával foglalkozik. Ebből adódóan a fogyasztói logisztikához tartozik a készletek ellenőrzése, az eszközökkel és anyagokkal való ellátás, mozgatás-szállítás (disztribúciós folyamatok) a megbízhatóság ellenőrzése és a hibabejelentés, az eszközök, anyagok üzemben tartásához szükséges – hatáskörébe utalt – tartalék alkatrészecskék és fenntartási anyagok beszerzése, a raktározás, valamint a kezeléssel, az üzemeltetéssel, felhasználással kapcsolatos kiképzés” (102/2007. HM utasítás i.m.).

A fenti definíciókból látható, hogy a termelői és a fogyasztói logisztikai szervezetek egyaránt foglalkoznak logisztikai tervezéssel.

A fogyasztói logisztika hatáskörébe tartozik az átvételtől a rendszerből történő kivonásáig tartó logisztikai feladatok megtervezése (leszámítva bizonyos speciális eseteket), a termelői logisztika hatáskörébe tartozik az eszközök/anyagok átadásáig és a rendszerből történő kivonást követő logisztikai feladatok megtervezése. Tekintettel a termelői és a fogyasztói logisztika jelentős egymásra utaltságára, rendszeres szakmai egyeztetéseket követően kerül sor az integrált logisztikai terv kidolgozására, amiért a **HM Fejlesztési és Logisztikai Ügynökség (HM FLÜ)** a fő felelős.

A **HM FLÜ** kizárólagos hatáskörrel végzi (függetlenül attól, hogy termelői vagy fogyasztói logisztikai feladatról van-e szó) az import relációs beszerzéseket, a haditechnikai eszközök és anyagok beszerzését, a haditechnikai eszközök ipari javíttatását, a hajtóanyagok beszerzését, valamint az inkurrencia megsemmisítéshez kapcsolódó eljárások lefolytatását. A haditechnikai fejlesztési kereteket a **HM FLÜ** kezeli, a központi logisztikai működési költségek a logisztikai feladat jellegétől függően a **HM FLÜ**-nél és az **MH Összhaderőnemi Parancsnokság (MH ÖHP)**-nál egyaránt felmerülnek. Az MH alakulatainak csapatköltségvetésébe azonban a **HM FLÜ**-nek nincsen beleszólása.

A 2007. évben gyakorlatilag minden, a védelmi tervezést szabályozó HM utasítás és szakintézkedés átdolgozásra került. *A **HM VTF** a korábbi jogalkotó módszertől eltérően rendkívül széles körből vont be szakembereket a szabályozók minél jobb színvonalú kidolgozásába, ami eredményre vezetett.*

2007-ben külön lett választva a 10 éves tervezés és a rövid távú tervezés. A korábban évente végrehajtásra kerülő 10 éves tervezés ciklusa kétévesre változott, a rövid távú tervezést pedig az előző 10 éves terv első éveinek pontosításával, gördítésével szervezték meg. Ennek megfelelően az **58/2007. (HK 12.) HM utasítás** szabályozza a 2009-2018. időszakra vonatkozó 10 éves terv összeállításának feladatait, valamint az **57/2007. (HK 12.) HM utasítás** a 2007-2016. időszaki 10 éves terv első éveinek pontosítása alapján az 1(+n) éves rövid távú tervezés feladatait. A **TVTR** eljárásrendjét az **59/2007. (HK 12.) HM utasításban** rögzítették. Mindhárom utasítás 2007. júniusában került jóváhagyásra.

A 2007-2016. időszakra vonatkozó 10 éves terv alapján a **HM VTF** elkészítette a felülvizsgált előzetes forrásallokációt, a **PM** pedig gyakorlatilag megerősítette a konvergencia programban jóváhagyott 10 éves forrásprognózist.

A HM hivatalok/háttérintézmények, valamint a középszintű vezető szervek összevonása miatt, a tervezésben lényegesen kevesebb szereplő keletkezett, az ügynökségek személyében új tervezési decentrumok jöttek létre. A tervezési decentrumok feladata a HM VTF forrásallokációjában szereplő keretek feladatokkal való feltöltése, a fejlesztési programok gördítése és a működési keretek részletes alábontása. A logisztikai tervezést a HM FLŰ fogta össze.

A fejlesztési programok tervezésében és végrehajtásában az **50/2004. HM utasítás** átdolgozásával (a folyóiratcikk írása idején még nem került jóváhagyásra), valamint a **HM FLŰ** erősödő szerepvállalásával előrelépés következett be 2007-ben. A **Program Elgondolások** és a **Program Végrehajtási Tervek** folyamatos naprakészen tartása jelentős fejlődés a korábbi **MH ÖLTP** által ad hoc parancsokra történő időszakos kidolgozásokhoz képest. Hosszú idő után (**2004**) újra megtörtént a fejlesztési programok katonai szervezethez való kötése a **Program Végrehajtási Tervekben**. A **HM FLŰ**, a **HM HTF** és a **HM VTF** közötti kapcsolattartás jó színvonalúnak jellemezhető.

Tárca szinten kisebb zavar keletkezett a hosszú távon fejlesztésre várhatóan rendelkezésre álló forráskeretek megállapításának irányelveiben. A 85/2007. (HK 16.) HM utasítás azt írta elő, hogy a tárca főösszegének **30%-át** kell fejlesztésre fordítani, annak 2/3-át haditechnikai fejlesztésre, míg az **51/2007. (VI. 6.) OGY.** határozat pusztán annyit, hogy a főösszeg legalább **20%-át** kell haditechnikai fejlesztésre tervezni 2011-től. Tekintettel az **OGY.** határozat magasabb szintjére, a legalább **20%** haditechnikai fejlesztési keret biztosításával reálisan lehet számolni. Az infrastrukturális fejlesztések az Országgyűlés „*feladatszabása*” értelmében nem képviselnek a jövőben prioritást, ezáltal a szakmailag elismert infrastrukturális fejlesztési igények finanszírozására várhatóan csupán minimálisan, valamint a komplex programokhoz kapcsolódóan kerülhet sor.

A logisztikai működés területén 2007. első félévében bizonytalansági faktort jelentett a termelői és fogyasztói logisztika hatáskörébe tartozó feladatok nem egyértelmű szétválasztása – ezt a problémát végül a 102/2007. HM utasítás hatályba lépése oldotta meg. A logisztikai működési erőforrás- és költségtervezést megkönnyítette az a tény, hogy a működési keretek a 2007-2016. időszakra vonatkozó 10 éves tervben szereplő szinten kerültek kiadásra, így a szükséges visszatervezés mértékére időben fel lehetett készülni. A logisztikai működés súlyos finanszírozási problémáit nem lehetett megoldani, azonban a meglévő alacsony keret felosztása teljes mértékben erőforrással alátámasztottá vált. A finanszí-

rozási problémák és a hadrafoghatóság romlása közötti összefüggések egyértelműen kimutathatók lettek.

A **2007. év** pozitívuma, hogy a költségvetési tervjavaslat pontosan egyezett az **1(+2)** éves erőforrás-, költség-szükségleti és kiadási igény tervjavaslattal. **Először sikerült gördíteni korábbi 10 éves tervet**, ezáltal teljes újratervezésre nem volt szükség. Az átdolgozott szabályozók reális megalapozást nyújtottak a tervezési folyamatok megszervezésére.

2007. őszén kellemes meglepetésként a kormány célirányosan megnövelte a tárca támogatási főösszegét 2008. évre (22 milliárd Ft értékű fejezeti egyensúlyi tartalékkal és a tervezett bevételekkel együtt mintegy 320 milliárd Ft-ra), amelyből 5 Mrd Ft többletforrást kapott a haderőfejlesztési szakterület. A TVTR rendszerben a forrásbővülést sikerült lekezelni, akárcsak korábban a forráscsökkenéseket.

Következtetések

Az elmúlt öt év fejleményei alapján azt a következtetést lehet levonni, hogy a TVTR működőképes, annak ellenére, hogy a tervező rendszer hatékony működéséhez szükséges változtatások eleinte nagyon lassan mentek végbe a honvédelmi tárcánál. A forráshiány eredményezte logisztikai finanszírozási problémákról nem a **TVTR** tehet, az a tárca számára külső determinációnak értékelhető. A **TVTR** bevezetésével a honvédelmi tárca gazdálkodása átláthatóbbá vált, a több évre való előretekintés és a tervezés forráselosztó szerepe jelentősen megerősödött.

A haderőfejlesztés tervezése színvonalában ma már sokkal jobb, mint 10 vagy akár 5 évvel ezelőtt. Ez annak ellenére igaz, hogy lényegesen alacsonyabb forrásvárakozásokkal készülnek a mai hosszú távú tervek, mint a védelmi felülvizsgálat idején, és a fejlesztési igények mindig jelentősen meghaladják a prognosztizáltan rendelkezésre álló költségvetési kereteket. A jobb színvonal a jobb minőségű adattartalomnak, a kiforrott eljárásrendnek, az átláthatóbb tervezési folyamatnak és a program végrehajtás jobb szabályozásának köszönhető.

Azt is látni kell, hogy a védelmi felülvizsgálat idején megfogalmazott és azóta lényegében változatlan ambíciószint teljesítéséhez szükséges haditechnikai fejlesztések meghatározó hányada, az azóta meghiúsult forrásnövekmény (1,81% GDP részarányos támogatási főösszeg) terhére volt tervezhető. Ez a probléma a készenléti határidők folyamatos kitolásával, a képesség-elérések átütemezésével kezelhető. A politikai és

stratégiai iránymutatások/irányelvek lépést tartanak a finanszírozási problémákkal, és azok figyelembevételével változtatnak a stratégiai célok elérésének tervezett idején.

Összességében megállapítható, hogy a haderőfejlesztési programoknak egyszerre kell több éves elmaradást pótolni, valamint a NATO magas szintű elvárásainak megfelelni. Ebből következően a képességfejlesztés a legsúlyosabb finanszírozási helyzetben is létkérdés.

Nyilvánvaló, hogy a haderőfejlesztési programok tervezése, végrehajtása és finanszírozása a jövőben eljárásrendileg további fejlesztésekre szorul. ***A NATO és a honvédelmi tárca vezetése a programozott tervezés erősítését várja el a tárcától, ami előrevetíti a képességsomagokban való gondolkodást, és a komplex programok szerepének valósággá válását.*** Az integrált képességsomagok létrehozásához és programozásához nemcsak a mai értelemben vett beszerzési és korszerűsítési feladatokat szükséges a programokba foglalni, hanem a kapcsolódó személyi és működési kiadásokat is. Ehhez a tervezett feladatok és erőforrások képesség-szemponturnál újracsoportosítására van szükség, mivel jelenleg tárca szinten csupán feladatalapú (és nem képességalapú) tervezésről beszélhetünk. A feladatalapú tervezés egyrészt megszokásokon alapuló feladatokat vesz számba, másrészt a szükséges erőforrások indoklására szolgáltat alapot. A képességek és feladatok összekapcsolására az elmúlt években történt már kísérlet, annak azonban nem sok eredménye volt.

A fentiekben említett továbbfejlesztés megkívánja a képességsomag szemléletű programok minden elemének a naprakész követhetőségét, a rugalmasság követelményeinek eleget téve. Ez elképzelhetetlen megfelelő informatikai támogatás nélkül. Az informatikai rendszernek az igényfelmerüléstől kezdve a programok befejezéséig minden fázisban képesnek kell lennie követnie a kapcsolódó anyag-, eszköz- és pénzmozgást, folyamatosan látnia kell, mi történik a tervezés során az elkészülő ***Program Elgondolásokkal***, hol tart a beszerzési eljárás, mikor kell a folyamatokba beavatkozni stb. Az informatikai rendszernek előfeltétele a megfelelő színvonalon kidolgozott információs rendszer.

Sajnálatos módon a védelmi tervezést – így a haderőfejlesztés tervezését – támogató informatikai rendszerfejlesztés az elmúlt öt évben több alkalommal vakvágányra futott, és a folyóiratcikk írása idején még felső szinten kidolgozott rendszerkövetelmények sincsenek. A jövő feladata lesz e jelentős kihívásokkal teli kidolgozói munka végrehajtása, ami remélhetőleg meghozza az elvárt eredményt. Jelentős előrelépések szükségesek továbbá a szakfeladatrend kidolgozásában és alkalmazásba

vételében, mert a jelenleg használt háromféle struktúra alapvető felsővezetői információigényekre képtelen válaszokat adni, és nincsen tárca szinten képességekhez kötve.

Felhasznált irodalom

1. 10/2006. (HK 4.) HM utasítás – miniszteri irányelvek a védelmi tervezéshez (2007-2016).
2. 102/2007. (HK 18.) HM utasítás a Honvédelmi Minisztérium fejezet központi és intézményi gazdálkodásának rendjéről.
3. 25/2004. HM KÁT-HM HVKF együttes intézkedés a honvédelmi tárca 2005-2014 közötti időszak terveinek kidolgozásával kapcsolatos védelmi tervezési feladatok meghatározásáról.
4. 46/2005. (HK. 10.) HM utasítás a Tárca Védelmi Tervező Rendszer működéséről, a rendszer fejlesztéséről, valamint a HM Védelmi Tervező Bizottság működéséről.
5. 50/2004. (HK 12.) HM utasítás a nemzeti kezdeményezésű és finanszírozású védelmi tervezési feladatok program alapú tervezéséről és végrehajtásáról.
6. 51/2007. (VI. 6.) OGY határozat a Magyar Honvédség további fejlesztésének irányairól.
7. 57/2007. (HK 12.) HM utasítás az MH 2007-2016. közötti időszak 10 éves stratégiai tervének pontosítása alapján a 2008. (2009., 2010.) évi tervek elkészítéséről.
8. 58/2007. (HK 12.) HM utasítás az MH 2009-2018. közötti időszak 10 éves stratégiai tervének kidolgozásáról, valamint a NATO védelmi tervezési és áttekintési eljárás nemzeti feladatainak végrehajtásáról.
9. 59/2007. (HK 12.) HM utasítás a Tárca Védelmi Tervező Rendszer alkalmazásáról és a rendszer fejlesztéséről.
10. 6/2006. (HK 4.) HM utasítás az MH 10 éves tervének kidolgozásáról, valamint a NATO védelmi tervezési és áttekintési eljárás nemzeti feladatainak végrehajtásáról.
11. 85/2007. (HK 16.) HM utasítás „Miniszteri Irányelvek a védelmi tervezéshez (2009-2018)”.

12. **Briák Ottó** (2003): A HM tárca gazdasági tervezési rendszerének átfogó értékelése. Honvédelmi Minisztérium, Gazdasági Tervező Hivatal, Budapest.
13. **Turák János** (1999): A katonai-gazdasági tervezés. In: Turák János (szerk.): A védelemgazdaság mikrofolyamatai, katonai gazdaságtan. BKE Védelemgazdasági Tanszék, Budapest, 87-144. o.

A STRATÉGIAI TARTALÉKOLÁSRÓL, A HONVÉDELMI CÉLÚ TARTALÉKOLÁS SZEMSZÖGÉBŐL

Báthy Sándor¹

Mindenek előtt szeretném tisztázni a címben szereplő stratégiai jelzőt, ami azért szükséges, mert nem a hadászati vagy központi értelemben használok, hanem olyan általános értelemben, ami magának a tartalékolásnak a jelentőségét hangsúlyozza. Ilyen értelemben tekintem az ország védelmi célú tartalékolása szerves részének a honvédelem érdekében végzett tartalékolás (harcászati, műveleti és központi) egész rendszerét.

A honvédelmi célú tartalékolás rendeltetése az, hogy megteremtse a védelmi tevékenységek megkezdésének és hosszabb-rövidebb ideig való folytatásának anyagi-technikai feltételeit. A „*hosszabb-rövidebb*” idő elsősorban abból a bizonytalanságból, helyzetből ered, amit a kor geostratégiai helyzete, a szövetségi rendszer, az ország hadiiparának állapota, a külgazdasági kapcsolatok és készletezési lehetőségei befolyásolnak.

A honvédelmi célú tartalékolás szükségessége a katonai tevékenységek (harc, hadművelet) azon sajátosságából adódik és adódott mindig, hogy a katonai tevékenység igen sok váratlan, előre nem tervezhető elemet tartalmaz, ezért az anyag- és eszközkészletek fogyása és veszteségei bizonytalan időben, helyen és mennyiségben keletkeznek, ami lehetetlené teszi az anyagoknak és eszközöknek „*pont időben*” történő pótlását.

Az ellátási láncok folyamatos működtetése, a várható fogyás térben és időben kiszámíthatatlan volta miatt minden szinten megfelelő anyag- és eszköztartalékok létrehozását teszi szükségessé a folyamatos ellátás érdekében. *Ennek megfelelően már harcászati és hadműveleti szinten is a szervezetek méretének és alkalmazási viszonyának megfelelő készleteket kell képezni annak mértékében, hogy a készletek pótlására milyen lehetőségek nyílnak a műveletek folyamán.*

¹ Prof. Dr. Báthy Sándor nyá ezredes, egyetemi tanár, ZMNE Logisztikai Intézet igazgatója.

A **központi tartalékok** kialakítása más szempont szerint történik, hiszen itt a készletek pótlásának forrásaként a hazai gyártási lehetőségek és a külföldről történő beszerzés egyaránt hatnak a fenntartandó készletek mennyiségére, díszlokációját pedig a rendelkezésre állás és védettség követelményei együttesen befolyásolják.

Cikkem megírására az szolgált közvetlenül okot, hogy a Magyar Honvédség tartalékképzésének alapjául szolgáló körülmények gyökeresen megváltoztak és kialakításukat nem elsősorban az ország katonai védelmének szempontjai, hanem sokkal inkább a Szövetségben betöltött szerepünk (felajánlott képességeink) és az ország átfogó védelméből ránk háruló feladatok határozzák meg.

A **védelem átfogó értelmezésének** és az ország háborús fenyegetettsége minimális szintre csökkenése következtében a **NATO szövetségi kötelezettségeinek teljesítéséhez, illetve felajánlásainak fedezéséhez kötélnék** – tartalékok mellett **azok a tartalékok**, amelyek a katasztrófavédelem, benne az árvízvédelem, a **gazdaságbiztonság**, benne az élelmi-szerbiztonság, valamint a **terrorveszély** kezelésére szolgálnak.

Érezhetően megnövekedett a többcélúan felhasználható, **gazdaságbiztonsági és védelmi tartalékok** szerepe és növekedett részarányuk (energetikai, élelmszer), amelyek egy része **termékpályákba** épített és természetesen maga után vonja a honvédelmi célú **tartalékok** részarányának és súlyának csökkenését is.

Ugyanakkor érzékelhető az is, hogy az ország tartalékolási stratégiája, ami célját és tartalmát tekintve centralizált volt jelentősen megváltozott és egyre inkább az egyes tárcák keretében valósul meg. **Felvetve azt a kérdést, hogy szükség van-e tárcák feletti az ország egészének biztonságát szolgáló tartalékolásra.** Itt utalni szeretnék arra, hogy az EU tagországainak többségében az energiahordozókat nevesítik ekként.

Az egyes tárcák előtérbe kerülését látszik alátámasztani az a jogi szabályozó rendszer is, ami napjaink tartalékolási gyakorlatát meghatározza.

- A 180/2002. évi Kormányrendelet 22.§ b. pontja előírja, hogy a hálózati engedélyeknek gondoskodni kell a szükséges készletekről és tartalékokról.
- A CLIV törvény az egészségügyről már 1997-ben is úgy rendelkezik, hogy a katasztrófa-egészségügyi ellátáshoz szükséges esz-

közöket és anyagokat az Állami Egészségügyi tartalékokból kell biztosítani.

- A 2006. évi XCVIII törvény külön bekezdésben (21§ 6.) foglalkozik az Állami Egészségügyi Tartalék kezelésével.
- A Földművelési és Vidékfejlesztési Minisztérium 7/2006 FVM utasítás szabályozza a kezelésében lévő Állami Céltartalékok készletezési feladatait.
- A 2358/1995 kormányhatározat a közlekedési és híradó szakanyagok állami céltartalékainak kezelését szabályozza.

A felvázolt rendeletekből és határozatokból is érzékelhető, hogy *védelmi felkészítés alapjául szolgáló Honvédelmi törvény*, mint a védelmi tartalékolás jogi bázisa *diverzifikálódott* és az említett szabályozók hatásai egyre érezhetőbbek a jogszabályi környezetben és a gyakorlatban is.

Az összehangolt gondolkodás eredményét jelzi az a *törekvés*, hogy a megváltozott biztonsági környezethez igazodó, az elégségség és a gazdaságosság kettős követelményét szem előtt tartó *új védelmi tartalékolási rendszert* egy *központi elgondolás* szabályozza.

Ezt írja elő az érintettek számára a védelmi felkészítés egyes kérdéseiről szóló **3033/2007 számú Kormányhatározat**, a védelmi célú tartalékolási stratégia egészének felülvizsgálatát igényelve.

Ilyen megfontolás alapján szeretném jelölni azokat az állomásokat, amelyek jelenlegi tartalék készleteinket determinálták.

1. A honvédelmi célú tartalékok kialakult helyzetének előzményei

A honvédelmi célú tartalékolás jelenlegi helyzetét a rendszerváltást megelőző védelmi igények (VSZ ajánlások) szerint kialakított (jelentős (90 nap) készletek, majd a függetlenség időszakának döntően saját forrásainkra támaszkodó, ellenségkép nélküli, de mégis készletmegőrző felfogása, végül pedig, a NATO tagságból eredő, a szövetség által elfogadott új védelmi stratégiánknak megfelelő NATO ajánlások határozzák meg.

A veszélyeztetettség alacsonyabb szintje, a hadsereg létszámának és eszközrendszerének drasztikus csökkentése, valamint a fegyvernemek és

szakcsapatok radikális megváltozása nagyságrendekkel kisebb tartalékolás szükségleteket jelent (90 nap helyett 30 nap) és egyes eszköz- és anyagféleségek eltűnését jelentik a tartalékolt anyag- és eszközféleségek palettájáról.

Változatlan maradt ugyanakkor a tartalékolás koncepciója és módszere:

- A tartalékolást a készletképzés hierarchikus rendjében (harcászati, hadműveleti, hadászati) valósítják meg, ami „**közepes harci nap**” (**DOS**), **NATO** metodika szerint alakított értékekkel **5 + 2 + 23** napi lépcsőzött készletet jelent, és amelyből a felajánlott erők utáni mennyiséget azok készenléti idejének megfelelő állapotban és elérhetőségben kell tartani.
- A „**harci napban**” kifejezhetetlen készletek szükséges mennyiségének megállapítására a **NATO** országok gyakorlatának megfelelően az elhasználódás gyakoriságának tapasztalatai és becslés alapján történik (ruházat, felszerelés, javító anyagok).
- A **NATO** ajánlás szerinti közepes harcnap mennyiséget az **MH** teljes háborús állománytáblája alapján számvetett mennyiségben alakítják meg.
- Az anyag- és eszköztartalékokkal nem biztosítható szükségletet gyártással, illetve importtal váltják ki.

A jelenlegi honvédelmi célú tartalékolásunk több tényező hatására alakult ki és ezért sok kompromisszum nyomát viseli magán:

- A rendszerváltás időszakáig – a **Varsói Szerződés** igényeinek megfelelően – a **Magyar Honvédség** szükségleteinek fedezésére jelentős készleteket halmozott fel, amelyek rendeltetése az volt, hogy biztosítsa a katonai műveletek azonnali megkezdését és folytatását addig, míg a hazai gyártás (a **Számítási Év terve**²), illetve a **speciális import** bekapcsolódik a fegyveres erők ellátásába. Fontos körülmény, hogy ebbe a tartalékba **nem számították bele** a mozgósítás és a felvonulás jelentős, elsősorban üzemanyag,

² Számítási Év terve: ami rögzíti azt az erőforrást, amit egy év alatt háború esetén a nemzetgazdaság a hadsereg, illetve a védelem érdekében rendelkezésére bocsát.

fenntartási anyag és élelem szükségletét. A készletek mennyiségét a **Varsói Szerződésben** egységes elvek alapján képezték, aminek alapja a hadszíntérre jellemző művelet várható intenzitásából következő **közepes harcnap**i felhasználás és prognosztizált veszteség volt. A közepes harci napban kifejezhetetlen anyagokat és eszközöket tapasztalati és történelmi adatokból **becsléssel** állapították meg. Az **Egyesített Fegyveres Erők** törzse által ajánlott háromhavi készletet az **MN VK** által kidolgozott metodika szerint úgy számvetették, hogy egy hónapra 15 nap védelmi művelet és 15 nap támadó művelet fogyasztási normájával számoltak a következő hónapban ennek 80%-ával, a harmadik hónapban, pedig a második hónap 80 %-ával.

A készletek mennyisége a csapatoknál (hadosztályig) 5 napi, a tábori hadsereg raktáraiban 2 napi, a Központ Hadtáp Előretolt Lépcsőben 2 napi – mobil állapotban, – „Mögöttes bázisként” pedig elkülönítve a központi raktárakban 11 napi állt rendelkezésre.

A további készletek az **MN**, illetve a **Nemzetgazdaság** raktáraiban voltak elhelyezve, egy részük a széttelepítéshez előkészített állapotban.

A nagyságrend érzékeltetésére szánva emlékeztetek arra, hogy az 1990-es évben az **MN Anyagi Technikai Főcsoportfőnökséghez** tartozó készletek vonatkozásában az összes készlet mintegy **260 ezer tonna** volt, melyből mintegy **75 ezer tonnát a lőszer és 105 ezer tonnát az üzemanyag** tett ki.

- A kétpólusú világrendszer megszűnése és egyben az ország függetlenné válása a hadsereg feladatának megváltozását és jelentős létszám és haditechnikai eszköz csökkenését vonta maga után. **A rendszerváltás és a VSZ megszűnése, a szuverén Magyar Köztársaság létrejötte, gyökeresen új helyzetet teremtett a felhalmozott készleteink megítélésében.** Mivel fegyverrendszereink döntő hányada a volt **KGST**³ országokból, közülük is elsősorban a volt Szovjetunióból származott, kétségessé vált ezen eszköz- és lőszerkészleteik minősített időszaki beszerzésének zavartalansága.

Ennek megfelelően az eszközrendszerek rendszerben tartásáig (jelentős részük napjainkig rendszerben van) törekedni kellett arra, hogy saját erőből, saját készlettel biztosítani tudjuk ezek fenntartását, illetve az

³ KGST: Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsa.

alkalmazást biztosító lőszerkészletek meglétét. Itt utalni szeretnék **Prof. emeritus Ungvár Gyula nyá. mk. altábornagy** „*A Magyar Honvédség fegyverzeti és technikai eszközrendszereinek fejlesztési és korszerűsítési lehetőségei*” című doktori értekezésére, melyben az 1990. évi helyzetre alapozva 1992-ben megvédett értekezésében nagyon reálisan prognosztizálta a meglévő eszközeink rendszerben tartásának lehetőségét.

„A MH meghatározó fegyverzettechnikai harceszközei és rendszerei zömmel 1975-1985 között léptek rendszerbe. Figyelembe véve, hogy a maximális rendszerben tarthatóság 20-25 év, az eszközök, rendszerek fokozatos váltása 1995-2005 között elkerülhetetlenül esedékessé válik.

Ezen belül azonban időben és eszközrendszerben lényeges differenciálás lehetséges:

- a főbb mechanikus harceszközök (a vontatott és önjáró tüzérségi lövegek, sorozatvetők, páncéltörő lövegek, harckocsik, lánctalpas harcjárművek) 2000-2005-ig rendszerben tarthatók, a védelmi feladatok megoldására alkalmasak, jelentős részük korszerűsíthető;
- a jelenlegi technikai helyzetünk – a repülőgéppark és légvédelem vezetési rendszere kivételével – 1995-ig nem kényszerít bennünket alapvető fegyverzettechnikai váltásokra, tehát számunkra a várakozás jelenti a legésszerűbb megoldást, már csak azért is, mert addigra várhatóan egy sor ma még nyitott kérdés egyértelművé válik.”

A követendő stratégia tehát az volt, hogy a haditechnikai eszközök-höz szükséges fenntartási anyagokból, lőszerből annyit tartalékoljunk amennyi akkor is elegendő, ha „keleti” beszerzésre nem számíthatunk.

- 1999-től a **NATO** taggá válásunktól ismét megváltozott biztonságpolitikai helyzetünk. A többnemzeti keretek között tervezett alkalmazás magával hozta annak követelményét is, hogy a magyar katonai szervezetek anyagi ellátottság vonatkozásában megfeleljenek a szövetséges erők hasonló kötelekeinek, és biztosított legyen a készletek utánpótlásának lehetősége hazánktól távoli hadszíntereken is.

Ez természetesen felveti az **MH** alkalmazási lehetőségeinek megítélését, ami választ adhat arra a kérdésre, hogy milyen mennyiségű és minőségű (fajtájú) anyagi tartalék felhalmozására van szükség. A **Nemzeti**

Katonai Stratégia a honvédség felépítésének, képességének és feladatainak meghatározásával elégséges alapot szolgáltat ennek megítélésére.

2. Az MH anyagi tartalékait befolyásoló körülmények

A honvédség előtt az alkalmazásának körülményeit illetően több, az anyagfelhasználásra vonatkozó, egymástól jelentősen eltérő feladat áll:

- Az ország fegyveres védelme, amit **Szövetséges erőkkel együtt NATO parancsnokság alatt hajtanak végre** a kijelölt erők, de a védelmi feladatban ezen kívül érintett a fegyveres erők egésze és természetesen a közigazgatás és gazdaság jelentős része is részt vesz. **Logisztikai vonatkozásban** a tartalékolás szempontjából számolni lehet a szövetséges erők támogatásával is a **Befogadó Nemzeti Támogatás (BNT)** keretében.
- Más NATO ország megsegítése a **Szövetségi** kötelezettség alapján NATO parancsnokság alatt a kijelölt erőkkel – melynek kiegészítő logisztikai forrása elsősorban a **BNT** igénybevétele lehet.
- A demokratikus értékrend védelmében a **NATO, ENSZ, EBESZ** keretében végrehajtott válságkezelés az ország, esetenként a NATO országok határától távoli területen, ahol esetleg a **BNT** nyújtotta támogatás igénybevételének lehetősége sem áll fenn.
- Háborús küszöb alatti fegyveres tevékenység az ország területén, ami a válságkezelés legkritikusabb formája, hiszen harcászati szinten fegyveres küzdelmet jelent és ennek megfelelő logisztikai támogatást, míg hadművelleti és stratégiai szinten csak olyan kapacitások biztosítását igényli, amelyek az alkalmi kötelék (megerősített harccsoport) méretéhez, összetételéhez és feladatához adekváltak.
- A fegyveres erő részt vehet az ország területén is olyan válságok, katasztrófák, a normális béke helyzettől eltérő migrációs helyzetek kezelésében, amelyek nem fegyveres tevékenységet jelentenek.

A konfliktusokban nem zárható ki tömegpusztító (elsősorban vegyi és biológiai) fegyverek alkalmazásának veszélye, etnikai vagy vallási csoportok ellenséges, akár terrorista, gerilla jellegű fellépésekor.

A Szövetség elleni stratégiai támadásnak napjainkban minimális a valószínűsége, ugyanakkor az ország biztonságának radikális romlása esetére a Magyar Köztársaság fenntartja a jelenleg szükségesnél nagyobb, hadkötelezettségen alapuló hadsereg felállításának lehetőségét.

A Magyar Köztársasággal szomszédos térségben – kis valószínűséggel – kialakulhatnak *belső válságok*, vagy szélsőséges esetben *országok közötti konfliktusok*, amelyeknek nem célja a magyar állam *szuverenitásának, területi integritásának* fenyegetése, de a konfliktus jellegéből adódóan *tömeges migrációval*, változó intenzitású, akár hosszú időn át *elhúzódó tevékenységgel* számolni kell.

A nemzetközi válságkezelés feladatrendszerében a **Magyar Honvédség** mind a békeateremtő tevékenység, mind az azt követő békefenntartó feladat végrehajtásához hozzájárulhat, ugyanígy *bekapcsolódhat a nemzetközi terrorizmus elleni harcba*, terrorista csoportok, vagy azokat támogató rezsimek elleni műveletbe.

Logisztikai és ezen belül is az anyagi szükségletek szempontjából vizsgálva a *leírt alkalmazási formákat* megállapítható, hogy az *országvédelem az a tevékenységi forma, amely a legnagyobb és legösszetettebb anyagfelhasználást és anyagi veszteséget jelentheti* egy meghatározott intervallumban. Ugyanakkor kedvező körülmény, hogy a felhalmozott készleteink az alkalmazáshoz, a felhasználási helyhez relatíve közel vannak.

Az ország határaitól távoli alkalmazás jelentősen kisebb mennyiségű és szűkebb skálájú anyagfelhasználást jelent ugyan, de bonyolultságát a készletek hadszíntéri megalakítása és pótlásának biztosítása jelentősen növeli.

Az alkalmazás körülményeit vizsgálva, látható, hogy az országvédelmet és az ország ellátó bázisaitól eltávolodó működést is többnemzeti keretek között hajtjuk végre.

A feladatokból és az alkalmazás várható módjaiból kitűnik, hogy a *fegyveres erők* legintenzívebb tevékenysége a *Szövetség keretében* történik. Ebből következően logikus, hogy a készleteinket a NATO országokban elfogadott mennyiségben a NATO „ajánlásainak” szem előtt tartásával alakítsuk ki.

Ez olyan lépcsőzött készleteket jelent, amelyek az alkalmazás (hadszíntér) helyétől függetlenül biztosítják a szükséges készleteket, a műveletet végrehajtó erőknél. A készletek lépcsőzését az indokolja, hogy lehe-

tőséget kell teremteni az egyes tagozatoknak és szinteknek arra, hogy differenciálhassanak az intenzív tevékenységet folytató csapatok és a művelet szempontjából kevésbé frekvenciált helyet elfoglalók között. *Ez a hadszíntéren mélységben és szélességben is értelmezhető súlypontképzésre ad lehetőséget.*

Sajnálatos tény, hogy a meghatározó haditechnikai eszközökből *ezek pót és javító anyagaiból*, valamint a hozzájuk tartozó *lőszeréből, rakétákból* (NATO II. és V. anyagosztály) minimális lehetőségünk van a BNT, a Vezető Nemzet vagy más Szövetséges ország ellátási rendszerének igénybevitelére.

3. A Magyar Honvédség anyagi tartalékai

A Magyar Honvédség tartalékait úgy alakította ki, hogy azok az a Szövetség európai erőinél elfogadottak szerint 30 közepes harcnap szükségletét fedezzék. Ebből a csapattagozatban 7, a központi szerveknél az MH teljes állománya után további 23 napi készlet áll rendelkezésre.

A készletek egy része nehezen fejezhető ki *harci napban*, hiszen elhasználódásuk (ruházat, felszerelés), illetve felhasználásuk (javító anyag) még olyan mértékben sem *prognosztizálható*, mint a lőszer vagy az üzemanyag.

Ezeknek, az anyagoknak készleteit a béke időszaki elhasználódásra, illetve háborús tapasztalásokra támaszkodva, *becsléssel* állapítják meg.

A központi készletek egyrészt a nemzetgazdaság bázisain, másrészt a Magyar Honvédség raktáraiban van tárolva. Valamennyi anyagra (beleértve a veszélyes anyagokat is) elmondható, hogy elhelyezésükben a rendszerváltást megelőző díszlokációs igény és lehetőség játszotta a meghatározó szerepet.

Az ország védelmi célú tartalékai különböző célra és rendeltetéssel lettek létrehozva, de végső céljuk minden esetben a normális működéstől eltérő helyzetek kezelése.

A honvédelmi célú tartalékolás része az ország védelmi célú tartalékolásainak.

Jelenleg az alábbi tartalékokkal számolhatunk:

Gazdaságbiztonsági tartalék: a védelmi célú állami tartalékok legjelentősebb részét képezi, amelyet azzal a céllal hoznak létre az egyes ágazatok, hogy ***szavatolják az ágazat biztonságát***, működését és gazdaságmozgósítását, a lakosság folyamatos ellátását, valamint a fegyveres erő és a rendvédelmi szervek minősített időszakos feladatainak ellátását, törekedve arra, hogy lehetőleg több felhasználói igényt is integráljanak. Ennek megfelelően alapanyagok, félkész termékek, késztermékek tartoznak bele, amelyeket vegyipari, vegyivédelmi, élelmiszeripari valamint bányászati, kohászati, mezőgazdasági termékeket és az árvízvédelemhez szükséges termékcsoportokat tárol. ***A készletek kezelését a Tartalék Gazdálkodási Kht végzi.***

Állami céltartalék: az érintett minisztériumok a területük biztonságos működtetéséhez szükséges ***készleteiket, anyagaikat, alkatrészeiket, félkész- és késztermékeiket tárolják*** ebben a körben. Az informatikai és hírközlési struktúra a vasúti, közúti, hídügyi, hajózási, infrastruktúra tartalék és javító, karbantartó készletei tartoznak ide, a **HM** vonatkozásában a harcjármű részegységek, javítókészletek, az **ÖTM** vonatkozásában elsősorban a vegyivédelmi felszereléseket sorolják ebbe a körbe.

Állami egészségügyi tartalék: Az állami egészségügyi tartalék célja olyan ***kapacitások*** létrehozása, amelyek alkalmasak a ***béke egészségügyi rendszer lehetőségeit meghaladó helyzetek*** (katasztrófák, terrorcselekmények, fegyveres konfliktusok, járványok, stb.) ***kezelésére*** még abban az esetben is, ha ezek az események az egészségügyi ellátó rendszert is érintették. Ennek megfelelően a tartalék feladata olyan készletek tárolása és kézben tartása, amelyek biztosítják a jelzett feladatok kezeléséhez szükséges ***segélyhelyek, szükségkórházak ellátását*** orvostechikai eszközökkel, kötszerekkel és egyéb fogyóanyagokkal.

Rögzített ipari kapacitások: a tartalékolás különös esetének tekinthetők, mivel a gazdaságmozgósítási feladatra kijelölt (békében nem üzemelő) ***hadiipari jellegű szolgáltató kapacitás*** tartozik ide. Meg kell jegyezni, hogy a fegyveres erők minősített időszakos igényének jelentős részét ***e kapacitásokon*** keresztül biztosítják.

Speciális tartalékkészletet jelent és csak a teljesség igénye miatt jegyzem meg, hogy ***külön csoportként*** az állam pénztartalékkészletet és árvízvédelmi, vízügyi tartalékot is képez.

A Magyar Honvédség készletei természetesen döntő mértékben az első három tartalékolási formában jelennek meg, hiszen a fegyveres erő feladatai, és itt a Befogadó Nemzeti Támogatás feladatrendszerét is értem ezek céljaihoz köthetők.

Milyen anomáliák vannak a jelenlegi tartalékolásban:

- A *keleti* (régi) és a *nyugati* (új) beszerzésű haditechnikai eszközeink utáni készletezés más fenntartási körben értelmezhető. Míg az előzőnél egy többnyire saját bázisú hatfokozatú fenntartási rendszer protokollja szerinti készletezés biztosítja a fenntartás anyagszükségletét, addig az új eszközöknél a gyártó illetve az általa akkreditált hazai (*szervezés esetében HM Rt*) vállalat látja el a „szakszervíz” funkciót.
- Nem differenciál kellően a várható alkalmazás eltérő szükséglete és bekövetkezésének gyakorisága szerint.
- Hasonlóan kezeli a felajánlott erők érdekében képzett tartalékokat az **MH** többi szervezetének érdekében képzettekkel.
- A rendszeresített eszközök és felszerelések készletei csak részben fedik le az alkalmi kötelek „*alkalmi*” felszerelését.
- A rögzített ipari kapacitások fenntartása kormányzati szabályozással biztosított, ugyanakkor kétséges az ellátási láncba való bekapcsolhatóságának ideje.
- Vezető helyen kezelik a tárcák a honvédelmi célú tartalékolást.

*Látható, hogy jelenlegi helyzetünk, amit változatlanul a „rég technikai eszközök” túlsúlya jellemez, annyiban változott amennyiben a hadseregünk létszáma és eszközrendszere drasztikusan lecsökkent, több eszközrendszer az átalakítás hatására megszűnt a hadrendben, néhány új fegyverrendszer, pedig megjelent. A kialakult ellentmondásos helyzetet jellemezheti, hogy a Honvédelmi Minisztérium által alapított Currus ZRt-nél főleg harcjármű részegységet, javító készletet tárolnak Állami Céltartalékként (ÁC). Az ÁC készletben tárolt alkatrészek felhasználhatósági szempontból felülvizsgálatra szorulnak. Többen úgy vélik, hogy mivel az **MH** az új típusú harcjárműveihez békeidőszakban is csak csekély mennyiségű javítóanyaggal rendelkezik, amelyek szinte kizárólag importból szerezhetők be. Számításba vehető a tárcánál az ÁC készlet lehetőség szerint a korábbinál nagyobb mértékű bővítése. Perszer az is el-*

képzeltető, hogy a tartalékolási stratégia megváltoztatásával a jövőben a *gyártóval kötött szerződés* alapján elégtételt ki a javítási igényt.

Ennek megfelelően ez utóbbi esetben várhatóan nem a fenntartási készletek növelését célszerű előirányozni, hanem olyan szerződések megalkotását, amely biztosítja a fenntartást rendkívüli helyzetben is.

Összességében úgy ítéltető meg, hogy a Magyar Honvédség a védelmi tartalékolás vonatkozásában viszonylag rendelkezik egyenszilárdnak nevezhető készletekkel és csak kompromisszumokkal felel meg az elégségesség és gazdaságosság követelményeinek.

Mindezen hatások felvetik azt a kérdést, hogy a ma biztonsági kihívásai és a hadsereg feladata *milyen tartalékolási stratégiát* tesz szükségessé, illetve milyenre ad lehetőséget.

A jelenlegi tartalékaink milyenségét, mennyiségét és készenlétben tartását több vonatkozásban is terheli az a múlt, ami a kialakulás körülményeire vezethető vissza.

A tartalékolás új stratégiájához kapcsolódva mindezek előtt tisztázni kell, hogy a honvédelmi célú tartalékolás az *Ország Védelmi célú* tartalékolásának része kell, hogy legyen még akkor is, ha a *Szövetségi rendszer* és a többnemzeti kertekben való működés több sajátosságot hordoz.

Ennek a Stratégiai tartalékolásnak számunkra fontos rendező elvei lehetnek:

- A honvédelmi célú tartalékolás szerves része az ország védelmi célú tartalékolásának, a tartalékok felhasználásának prioritásait tárcaközi bizottság javaslatára a kormány határozza meg.
- A tartalékok mennyisége és minősége rugalmasan változtatható – a honvédelmi célú tartalékok esetében a Szövetséges igények, hadrend és feladataink változásának függvényében.
- A tartalékokat a **Tárcák** határozzák meg, kezelésüket a **GKM** és az adott **tárca** együttesen szervezi.
- Az energiahordozók tartalékolásába a hadsereg igényei is teret kapnak, rendelkezésre állásuknál a védelem tervezhető részei megfelelő szerephez jutnak.

Úgy gondolom, hogy a védelmi tartalékolás új stratégiája a jelzett rendezőelvek érvényesítésével elégséges mozgásteret biztosít a tárcának arra, hogy az ország honvédelméhez és a fegyveres erő alkalmazásához elégséges tartalékokat hozzon létre. Olyan mennyiséget és minőséget, amely garantálja működés biztonságát, ugyanakkor nem tartalmaz felesleges, az elégségesnél indokolatlanul több, más tárcáknál már hasonló céllal kialakított készleteket esetleg a honvédelem abszolútizálásából eredő gyártási kapacitásokat.

A HADSZÍNTÉR-ELŐKÉSZÍTÉS LOGISZTIKAI FELADATRENDSZERE

Lengyel András¹

Ajánlás: A jelen tanulmányban felvetett téma nem egyszerű eset, elsősorban azért, mert sok éve kevés figyelmet szenteltünk rá – talán-érdemtelenül. Megfogalmazott gondolataimtól eltérően mindenkinek lehet gyökeresen más véleménye a következőkben leírtaktól, amelyet én tisztelettel elfogadok, álláspontomat kész vagyok felülbírálni racionális és ész érvek alapján. Egy dolgot, megközelítést nem javaslok: a téma nem időszerű, seperjük szőnyeg alá.

Szerző

Bevezető

*Ha napjainkban, honvédségi körökben a hadszíntér-előkészítés fogalma felmerül, megítélésem szerint a katonák reakciójában, asszociációjában két dolog bekövetkezésére lehet biztosan számítani. Egyik az, hogy a Magyar Honvédség vagy a Honvédelmi Minisztérium személyi állományába tartozó fiatalabb kollegánk előveszi a Hadtudományi Lexikont, hogy ott szerezzon ismeretet a „*furcsa*” fogalomról. Másik lehetséges következmény, hogy az idősebb nemzedék képviselője esetleg lemondóan legyint, hogy ugyan mi értelme és tartalma lehet e meghatározásnak manapság? Mindkét feltevés valós, de külön-külön is elgondolkodtató és önmagukban is jól jelzik, hogy ezzel a kérdéskörrel az utóbbi években nem foglalkoztunk egyáltalán, de semmiképpen nem olyan mélységben, ahogyan azt a téma *vélt, vagy valós* hordereje megkívánta volna.*

Azt gondolom, - figyelemmel a fentiekre is -, jelen írás aktualitását leginkább az adhatja, hogy elfeledkeztünk erről a kérdéskörrel, a mö-

¹ Lengyel András mk. ezredes, MH FLÜ, Anyagi-Technikai és Közlekedési Igazgatóság, Együttműködési osztályvezető.

götte lévő tartalomról, vagy annak csak egyes elemei (és azok sem tudatosan) kerültek felszínre az elmúlt egy-másfél évtizedben.

Mindezt nyomatékosítja, hogy a bevezető polémián túl vannak a katonai tevékenységünknek, a mindennapjainknak olyan eseményei, történései és folyamatai, amelyeket ha nem is így hívunk, jellegükénél fogva mégis a **hadszínkép-előkészítés, vagy annak tágabb értelmezésében az ország védelmi felkészítése** témakörbe tartozhatnak. Hogy egy konkrét példát említsek ebbe a fogalomkörbe, vagy ha úgy tetszik, ezen feladatrendszerbe tartom beilleszthetőnek az új képességünk megvalósítását - évekkal ezelőtt betervezett és ma is folyó feladatot a - **3D** radarok telepítésének ügyét is.

Mert való igaz a kétpólusú világrendszer megszűntével, a Varsói Szerződés felbomlásával, illetve az európai államok közötti közvetlen katonai fenyegetettség elmúltával a hadszínkép-előkészítésre, mint klasszikus feladatrendszerre napjainkban és a közeljövőben – ezt felelősségteljesen ki lehet mondani – hazánkban nincs szükség. Földrajzi térségünk, Európa, vagyis szűkebb és tágabb környezetünk biztonságpolitikai helyzete minden meglévő ingatagsága, nemzetiségi, vallási, gazdasági, energetikai, ökológiai és az itt nem sorolt, de létező egyéb problémái ellenére megengedi számunkra, hogy a korábban oly fontos teendőkre kevesebb figyelmet, erőt és főként kevesebb erőforrást szenteljünk. Hiszen őszintén el kell mondani, hogy ennek a feladatrendszernek volt egy igen erős generáló tényezője, ami az akkori szövetséges csapatok befogadásának, átmeneti állomásoztatásának és további előremozgatásának a korlátlan, – ha a szükség úgy hozta volna akár a civil lakosság rovására, a katonai érdekek mindenek elé történő sorolása – feltételeit volt hivatva megteremteni. ***Ezek a követelmények elsősorban a logisztikai területre (raktározás, anyag és eszköz utánpótlás, a közúti, vasúti szállítás) és vízi akadályokon történő átkelés infrastruktúrális feltételeire és az egészségügyi támogatásra terjedtek ki.*** Ez jelentette a „mindenoldalú biztosítás” totális rendelkezésre állását.

Mára a totális jelleg teljesen eltűnt, és megjelent helyette a nemzeti haderő működtetéséhez, kiképzéséhez, felkészítéséhez, illetve a készenléte fokozása feltételei mindenkori biztosításának **minimális** követelménye, amelyek a Magyar Honvédség alkalmazásához feltételként szolgáló **logisztikai erőforrások** számbavételén alapul. A hadseregünk a feladatához, alaprendeltetéséhez elengedhetetlenül szükséges anyagi javak, technikai eszközök és szolgáltatások számvetésénél mindenkor figyelembe veszi **egyrésztől** hazánk, földrajzi térségünk, a tágabb környezetünk ránk gyakorolt biztonságpolitikai körülményeit, azok közvetlen és közvetett hatá-

sait, illetve az ország gazdasági és más lehetőségeit *másrészről*, joggal veszi figyelembe a katonai érdekeket és azon túl a *Szövetség szempontjait* is.

A *Szövetségi szerepkörből* az-az egyszerű tény következik, hogy egyetlen pillanatban sem szabad figyelmen kívül hagyni egy igen fontos tényezőt, - a lényegét-, ami a Szövetségi rendszerből fakad, velejárója, vagyis, hogy felelősséggel tartozunk azon Szövetség irányában, melynek a tagjai vagyunk. Ha ezt elfogadjuk egyenes a következtetés az említett *radarok* ügyében is, amelyek NATO beruházásban valósulnak meg és részei az egységes légvédelmi rendszernek, amely *hazánk érdekében is működik*.

A hadszíntér-előkészítéssel kapcsolatos tervszerű teendők prioritása csökkent annál is inkább, mert a Magyar Honvédség alaprendeltetése a közelmúltban gyökeresen átalakult. A korábbi feladatrendszeréből egyedül a hazánk területi integritásának megőrzése, országunk légtérének védelme, illetve súlyos, országos méretű elemi vagy ipari katasztrófák keletkezése esetén, annak következményei felszámolásában való részvétel maradt meg.² Ez a feladatrendszer, alaprendeltetés egészült ki a **Magyar Köztársaság Kormánya** által deklarált **Befogadó Nemzeti Támogatás** (a továbbiakban: **BNT**) követelményeivel. A **BNT**, mint a NATO, vagy más Szövetséges Erők Magyar Köztársaság területén való elhelyezését, átvonulását, illetve alkalmazását biztosító katonai (és nem katonai) feladatok mindenoldalú (a mindenoldalú itt nem katonai értelemben, hanem nemzetgazdasági dimenzióban értendő) támogatásával³. A **BNT** ügye annyiban eltérő a korábban, a Varsói Szerződéssel összefüggésben említett gyakorlattól, hogy nyílt, bárki számára hozzáférhető, nem misztikus, hanem világos feladatokat és célokat fogalmaz meg. A **BNT** nemzeti ügy, előírásai egyaránt érvényesek a haderőre, a kormányzati, a központi közigazgatási és a helyi igazgatási szervekre. A **BNT** feladatrendszer teljesítésében résztvevő központi, helyi közigazgatási és civil szolgáltatók teljesen üzleti alapon végzik tevékenységüket a feladat teljesítésében. Ennek kitűnő példája volt az **IFOR** erők magyarországi állomásozása, amely támogatásában Kaposvár város, illetve közvetlen környezete teljesen érdekeltségi alapon vette ki részét.

² A felsorolt képességeket a Magyar Honvédség részére előírt ambíciószintek közül emeltem ki.

³ 176/2003. (X. 28) Kom. Rendelet.

Összegezve, tehát ezek lehetnek azok, a bevezetésben leírtakból következő kötelezettségek, a magyar haderő számára meghatározott – törvényileg előírt - aktuális feladatok, amelyhez a hadszíntér-előkészítés tevékenysége, bár a korábbi fogalomtól jelentősen eltérő, általában szűkített tartalommal, de manapság mégis kapcsolódhat.

A békefenntartás, a válságövezetekben – a Magyar Honvédség által – végzett **missziós tevékenység**, a konkrét missziós feladatok támogatását szolgáló logisztikai szaktevékenység (infrastrukturális és egészségügyi feltételek megteremtése) a hadszíntér-előkészítés feladatrendszerétől jellegüknél fogva eltérnek, még akkor is, ha akadnak azzal hasonlítható, vagy teljesen analóg eljárások.

Tekintettel arra, hogy a missziós cselekmények, a küldetések nem hazánk területén mennek végbe, valósulnak meg, így a honi területre „kitalált” hadszíntér-előkészítéssel összefüggő rendszabályok összességében, azok természeténél fogva nem tartozhatnak bele. A missziós kontingensek logisztikai támogatása egy speciális, a hadszíntér-előkészítés filozófiájától alapvetően különböző feladatrendszert ölel fel. De mégis, ahogy említettem érintőlegesen lehetnek azonos elemei, mint például az **NRF** erők logisztikai szükségletei megtervezése. Ezen konkrét feladaton belül a technikai eszközök felkészítése, speciális felszerelések beszerzése, az anyagi készletek megalakítása, letárolása, a szállítási, mozgatási, technikai feltételek előre történő biztosítása, vagyis a **konkrét logisztikai szükségletek művelet előtti megtervezése**, az erők és eszközök jó előre történő lebiztosítása, azok mindenkor váratlan helyzetben – rövid készenléti időn belül – történő rendelkezésre állására terjed ki. Bár – és ezt hangsúlyozni kell – vannak kísértetiesen hasonló vonások, mégis a dolog különleges jellegénél fogva nem kívánok ebben a tanulmányban ezzel a kérdéssel foglalkozni.

Jogosan vetődik tehát fel a kérdés, hogy mi az, ami 2007- ben és esetleg a közeli jövőben még fenntartható kötelezettség, amelyet igen - is ebben a fogalomkörben még továbbra is művelni kell, van- e ezen felül olyan szegmense a **hadszíntér-előkészítésnek**, amelyek a szűkebb társadalmi és a tágabb, világméretű változások érintetlenül hagytak és a **továbbiakban is figyelmet kell szentelni rá?**

1. A hadszíntér-előkészítés általános megközelítése

Mielőtt a téma és a témához szorosan kapcsolható részletes fejtegetésbe bocsátkozom, nézzük meg, hogy mi a tudományos magyarázata a szóban forgó fogalomnak, a hadszíntér-előkészítésnek.

A **Hadtudományi Lexikon** azt írja:⁴ „hadszíntér-előkészítés: az ország **honvédelmi felkészítésének** része, a **hadászati biztosítás** egyik fajtája. A hadszíntér-előkészítés az ország egész területére kiterjedő, békében és háborúban megvalósítandó olyan rendszabályok összessége, amelyek megteremtik a fegyveres erők sikeres alkalmazásának feltételeit. Az ország területén a hadszíntér-előkészítést külön erre a feladatra kijelölt állami szervek végzik, de az előkészítés egy része a fegyveres erők közvetlen feladatkörébe tartozik.

A hadszíntér-előkészítéssel létrejönnek a **feltételek** a haderőnek alkalmazására, a folyamatos után- és hátraszállításokra, az eredményes állami és katonai vezetésre, az élethez, az ellátáshoz szükséges anyagok tárolására és az ellenséges csapatok elleni védelemre. **A hadszíntér-előkészítés magában foglalja:** megerősített körletek kiépítését az államhatár legfontosabb szakaszain; vasutak és közutak, repülőtér-hálózat építését és fejlesztését; haditengerészeti bázisok, valamint a haditengerészeti erők báziskörleteinek létrehozását; a parti tüzérség, a légvédelmi eszközök, a rakétacsapatok, a figyelőőrsök, a vezetési pontok állaskörleteinek berendezését; a híradó-, bázis- és raktárrendszer előkészítését; navigációs, hidrográfiai, meteorológiai, topogeodéziai stb. rendszabályok megvalósítását”.

Az előbbieket megismerve rögtön az első gondolat definiálja, hogy **az ország honvédelmi felkészítésének része, békében és háborúban megvalósítandó rendszabályok összessége, amelyek megteremtik a fegyveres erő sikeres alkalmazásának feltételeit.** Erre a feladatra a Magyar Honvédségnek az **Alaptörvényünk**ből következően készen kell állni.⁵ A fogalom tehát érvényes lehet napjainkban is, de természetesen tartalmát hozzá kell igazítani a haderő alkalmazásának megváltozott körülményeihez.

⁴ Magyar Hadtudományi Társaság, Budapest 1995. 472. oldal.

⁵ 1949. évi XX törvény A Magyar Köztársaság Alkotmánya.

Közismert, hogy a fegyveres erő alkalmazhatóságának, hatékonyságának és eredményességének **több alapvető összetevője van**⁶. **Az első és mindenkor a legfontosabb a személyi állomány**, annak kiképzettsége, felkészítettsége, a csapatok feltöltöttsége, összekovácsoltsága, a csapatok rendelkezésére álló haditechnikai eszközök ismerete, kezelésének, működtetésének és technikai kiszolgálásának, karbantartásának készsége, a veszteség pótlás, vagyis a személyi tartalék kiképzésének, felkészítésének és utánpótlásának biztosítottága. **Egyszóval az emberi tényező.**

A fegyveres erő alkalmazásának következő eleme a logisztikai erőforrások rendelkezésre állását, azok elérhetőségének teljes spektrumát jelenti. **A két oldal, az ember és a technika nem működik egymás nélkül**, hiszen a legjobban felkészített katonákból álló hadsereg sem képes állásait megtartani, céljait elérni **megfelelő ellátás, utánpótlás, vagyis logisztikai háttér nélkül**, míg a javak ostoba pocséklását jelenti a gyenge felkészültségű személyi állomány részére korszerű haditechnikai eszközöket biztosítani. (Mindkét jelenségre volt példa, hogy csak a II. Világháború nevezetes csatáit, vagy a múlt század helyi háborúit említsem, külön részletezés nélkül).

A logisztikai **kapacitásokon** belül a haditechnikai eszközökhöz, kategóriához sorolhatjuk a korszerű vezetéstechnikai, vezetéstámogató, felderítő eszközöket, az informatikai eszköztárat, a légvédelem rendszerét, kiemelve abból a légvédelmi felderítő, előrejelző eszközök csoportját. Természetesen ide sorolom az említett **3D** radarokat is.

A következő meghatározó tényező a parancsnoki vezetés szilárdsága, a parancsnok elgondolásának érvényre juttatási képessége, a harcjelzések ismeretének alkalmazási készsége, a parancsnokságok és törzsek felkészítettsége, begyakoroltatása, összekovácsoltsága. Ide sorolható a törzsmunka hatékonyságát, a művelet tervező és annak végrehajtását irányítani tudó képességet, mindazt, amit a harc (hadművelet) megtervezése és megvívása a vezetéstől, a kitűzött cél elérése érdekében az irányító törzstől megkövetel. Ez a feladat nem csupán parancsnoki munkát, hanem a logisztikai törzs igen állhatatos tevékenységét is magába foglalja, hiszen a logisztika fogja az erőforrások oldaláról biztosítani a siker feltételeit.

Végül, de nem utolsó sorban, fontos meghatározó tényezőként említem a haderő tevékenységének **társadalmi elfogadottságát**, vagy **támo-**

⁶ A felsorolás szubjektív, a teljesség igénye nélkül.

gatottságát. A társadalmi elfogadottság az anyagi áldozatokon túl számos más kérdéseket is magába foglalnak. Ilyenek lehetnek a haderő részére elengedhetetlen, meglévő és működő katonai gyakorlóterek **megtűrése**, lőterek kommunikációs létesítmények jelenlétének **elfogadása**, laktanyák, raktárak és más katonai objektumok befogadásának ténye. És ebbe a sorba lehet például beilleszteni a **3D** lokátorok ügyét, telepítésük megválasztásának helyszínét, amely helyszínnek meghatározása nem lehet ad-hoc jellegű ötletek szimpóziuma, hanem kökemény mérnöki számítások – közte a gazdaságossági számítások – eredménye. Ezen helyszínnek kijelölése elsősorban nem attól függ, hogy mely helyi hivatalos szervezet hajlandó **„megtűrni”**, vagy elviselni hanem attól, hogy mely földrajzi térségben, vagy magaslati ponton képes a telepített lokátor a vele szemben támasztott **technikai követelményeknek** megfelelni. Békeidőszakban, amikor a lakosság fenyegetettség érzete nem, vagy csak alig létezik, a haderő támogatottsága, elfogadottsága alacsonyabb színvonalú.

Az előző szempontokból kiindulva a hadszíntér-előkészítés **logisztikai feladatrendszerében** – már most békeidőben - egy sor kérdést kell megvizsgálni, amelyek megfelelősége elengedhetetlen záloga a haderő sikeres alkalmazásának.

Ezek közé tartozik békeidőben:

- A csapatok haditechnikai eszközzel való feltöltöttsége (ellátása).
- A rendelkezésre álló hadfelszerelés minőségi jellemzői.
- Az előírt anyagi készletek biztosítottsági foka.
- A honvédségi központi tartalékok mennyisége és minősége.

Ezek közé tartozhat a békétől eltérő időszak logisztikai igénye, amelyek a következők lehetnek:

- A nemzetgazdasági források, benne a hiány kapacitások biztosítottsága.
- A nemzetgazdaság védelmi felkészítésének mutatói.
- A békétől eltérő időszaki feladatok tervei megléte, azok valós alkalmazhatósága.
- Az erők és eszközök mozgósítási képessége.
- A haderő számára szükséges logisztikai kapacitások bővítési képessége.

- Az importbeszerzések megbízhatósága, vagy az importanyagok alternatív helyettesítésre vonatkozó tervek.
- Közlekedési biztosítás – szállítás-mozgatás – helyzete, speciális szállítóeszközök rendelkezésre állása (például harckocsi szállító vasúti kapacitás).
- A Befogadó Nemzeti Támogatás mértéke, minősége, a nemzet BNT nyújtására való felkészültsége, az ehhez szüksége adatbázisok megléte és alkalmazhatósága.
- Az erők és eszközök megóvási képessége (ez nem elsősorban logisztikai kérdés, de a logisztikai elemekre is érvényes).

***Ha a fenti tényezőket külön-külön elemezzük, rögtön kétely merülhet fel bennünk:** nevezetesen, hogy ezen feltételek biztosítási foka **van-e olyan szintű,** amely valóban **eredményesen alkalmazhatóvá teszi** a magyar haderőt egy megfeszített erő kifejtést igénylő (kritikus) időszakban? **Képes-e** a Magyar Honvédség **logisztikai támogató rendszere** a rendelkezésére álló képességeivel (anyagi és eszköz kapacitásokkal) a vele szemben felmerülő feladatokat biztosítani, az igényeket kielégíteni? Végezetül, hogy a **nemzetgazdaság** miként birkózhat meg a békétől eltérő időszaki **honvédségi igények** teljesítésével?*

A kétely elsősorban az anyagi készletek valódi meglétét, a mozgósítási képességet, a logisztikai alegységek képességei elégségességét, a nemzetgazdasági feladatok tervezettségét és főként megvalósíthatóságát illetően *vetődhet fel*, mert rendszerint ezen a területen jelentkeznek hiányosságok.

A biztosítás oldaláról természetesen előfordulhatnak hiányosságok, de a felmerülő problémák ellenére elsődlegesen meg lehet és kell állapítani, hogy az igények túlnyomó többségénél **nem jelenhetnek meg olyan súlyos ellátási gondok,** amelyek a haderő készleteit a nemzetgazdasági forrásokkal kiegészítve ne biztosítanák a feladatok sikeres végrehajtását. Másfelől néhány területen aggályokkal szembesülhetünk, ha a hadszíntér-előkészítés lexikon szerinti következtetéseket elemezzük. Természetesen az aggályos kérdésekről beszélni, gondolkodni, akár vitatkozni is lehet.

2. A békétől eltérő időszak honvédelmi szükségletei

A hadszíntér-előkészítés feladatrendszerétől nem választható el, sőt annak fókuszában áll a haderő minősített időszaki logisztikai – anyagi,

technikai és logisztikai jellegű szolgáltatási – igényeinek biztosítottági foka. Ez egészen egyszerű elmélet és gyakorlat, hiszen „csak” annyiból áll, hogy pontosan számvetni kell azokat a hadsereg számára – logisztikai jellegű – szükségleteket⁷, amelyek a békétől eltérő feladatok teljesítéséhez igényként megjelennek. Ezen, konkrét számvetéseket össze kell hasonlítani a békében rendelkezésre álló technikai eszközökkel, meglévő anyagi készletekkel és máris kimutatható az anyag, technika, (illetve szolgáltatás igény) mennyisége (kapacitása), ami a két állapot különbözőségét jelenti. Egyszerű a képlet, amelyben minél nagyobb az olló, annál nagyobb a minősített időszakos szükséglet. (A minősített időszakos igények lehetséges összetevőit az **1. számú ábra** szemlélteti).

1. számú ábra



Az MH minősített időszakos igényeinek összetevői

Egy dolog biztos, és pedig az, hogy a Magyar Honvédség alkalmazásához szükséges, minősített időszakos igényeket a HM tárca saját erőből erőforrás, technika, anyag és szolgáltatási kapacitás, valamint megfelelő stratégiai tartalékok hiányában nem tudja fedezni, ezért a számvetett igényeket a védelmi közigazgatás rendszerében az illetékes minisztériumokhoz továbbítja. Ismételten a korábbi megállapításhoz térek vissza, nevezetesen, hogy hazánkat jelenleg és a közeljövőben nem fenyegeti katonai agresszió ezért bevett gyakorlattá vált, hogy az igények

⁷ A szükségleti számvetés alapját a Védelmi Terv képezi.

továbbításán és számbavételén kívül ebben a kérdésben nem történik igazán mélyreható, kézzelfogható, lényegi eredmény.

*A haderő minősített időszakai szükségleteiben nagyfokú átrendező-
dés ment végbe a tömeghadsereg megszűnése óta, illetve a Magyar
Honvédség szervezetének jelentős átalakítása eredményeként.* A nagy
létszámú tartalékos katonák után számvetett és lebiztosított készletek fe-
leslegessé váltak. Közismert tény, hogy ezeket a korábbi készleteket a
haderő felélte, vagyis a szervezeti csökkentés mértékében egyszerűen –
és tegyük hozzá, hogy rendkívül racionálisan – elfogyasztotta az aktuális
létszámhoz mérten feleslegesé vált központi tartalékokat.

*Megszűntek a csak mozgósítás után felállításra kerülő katonai
szervezetek, amelyek részére minden hadianyagot és technikai felszere-
lést vagy a hadseregen belül a központi tagozatban, illetve a kijelölt (ál-
talában a megalakításra kötelezett katonai szervezetenél) kellett tárolni,
vagy a nemzetgazdaságból lebiztosítás útján lehetett rendelkezésre bo-
csátani.*

a.) Haditechnikai eszközökkel való feltöltöttség helyzete

*Mára a hadiszükségletű technikai eszközök túlnyomó részében, kis
túlzással majdnem teljes egészében rendelkezésre állnak.* A technikai el-
látottság kedvező képe több körülménynek köszönhető. Elsősorban a lé-
nyegesen kisebb szervezet eszközigényét egyszerűbb biztosítani. Javította
a helyzetet az átszervezéseknél alkalmazott vezérlő elv, hogy a csapatok-
nál minden létszámcsökkentés alkalmával a legmagasabb hadrafogható-
sági mutatóval rendelkező eszközök maradtak rendszerben. *És természet-
esen az igazi okot a beszerzési programok megkezdése és folyamatos
folytatása jelentette, illetve jelenti.*⁸ A beszerzések eredményeként telje-
sen új fegyverrendszerek álltak, vagy állnak hadrendbe, és az erkölcsileg,
műszakilag elavult eszközök kikerülnek a rendszerből. *Mindezek ered-
ményeként mára a Magyar Honvédségnek nincs szüksége a nemzetgaz-
daságból lebiztosított technikai eszközökre.* A haditechnikai szakterület
vonatkozásában az igazi problémát az *alkatrészellátás* jelenti.

⁸ Soroljuk ide a Németországból (a Bundeswer számára feleslegessé vált) meg-
vásárolt közúti tehergépjárműveket is.

b.) Technikai eszközök kiszolgálásának, javításának helyzete

Megítélésem szerint megdöbbentően hiányzó kapacitás jelenik meg a technikai kiszolgálás, a haditechnikai eszközök javítása területén. Ezt a megállapítást tényként kell elfogadnunk, hiszen a békefeladatok, a kiképzés, és főként a nemzetközi szerepvállalás teljesítésénél a haditechnikai eszközök felkészítése, technikai kiszolgálása, előírt időszakos bevizsgálása, beszüntetése csak a civil szolgáltatás igénybevételevel valósulhat meg. A Magyar Honvédségnek erre a feladatra szervezetszerű erő, illetve – a korábbi javító szervezetek megszüntetéséből fakadóan – szakállománya, szakértelme, technológiai kultúrája nincs a hadrendben.

Ebből következik, hogy ha ez békében is így van, még inkább így lenne a haderő minősített időszaki alkalmazása esetén.

Igen érdekes – és talán nagyon meglepő lenne – valós számvetéseket végezni, hogy milyen logisztikai kapacitás hiányok léphetnek fel a haderő minősített időszaki alkalmazása során. Az érvényben lévő normák alapján elmondhatjuk, hogy a békeidőszak logisztikai támogatása rendben, az aktuális számvetési alapok szerint teljesül. Elmondhatjuk, mert erre van a haderő logisztikai támogató rendszere szervezve, anyagi tartalékai meghatározó része megalakítva, de valójában nem modelleztük a minősített időszaki logisztikai igényeket, hogy abban az esetben is *megfelelőnek* jellemezhetjük-e?

c.) Az anyagi biztosítás helyzete

A mára minimálisra zsugorodott haderő anyagi készletei megalakításának nem lenne sok akadálya, azonban számba kell venni néhány tényezőt. Elsősorban a gazdaságossági szempontokat, a szövetséges ajánlásokat és nem utolsó sorban a rendelkezésre álló költségvetési lehetőségeket (korlátokat) erőforrásokat. *A készletek megalakítása olyan anyagféleségekből, amelyek bármikor korlátlanul rendelkezésre állnak nem indokolt.* Elsősorban azért nem mert felesleges pénzeszközöket kötne le, de azért sem célszerű, mert ezen készletek felhasználása nem valósul meg a napi élet során tehát könnyen újra termelődne az inkurrencia. *Az élelmezési anyagok, az üzemanyagok, humán anyagok, általános elektronikai szakanyagok készletezése helyett tervezni lehet ezek minősített időszaki beszerzését.*

Más a helyzet a *speciális hadianyagok* – lőszer, rakétalőszer, repülőbombák, robbanóanyagok, aknák, műszaki harcanyagok, vegyivé-

delmi felszerelések, térképek – *vonatkozásában*. A speciális anyagok pótlása rövid időn belül nem minden esetben valósulhat meg akadálymentesen (például, mert nem hazai termék), ezért ezen anyagféleségből a hadiszükséglet megalakítása, majd folyamatos frissítése elengedhetetlen. *Ugyanezen követelmény érvényes a technikai eszközök alkatrészei utánpótlására, javítókészletére is.*

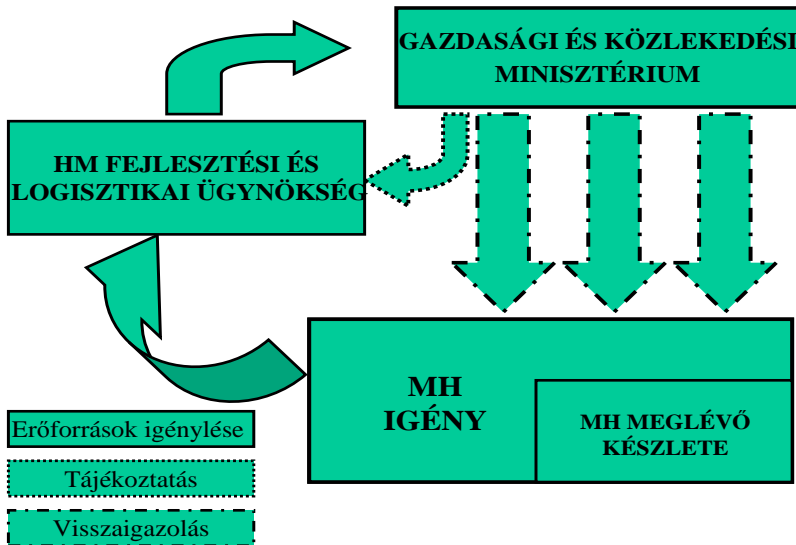
d.) Logisztikai kapacitások helyzete

Tényként kell elfogadnunk, hogy a Magyar Honvédség rendelkezésre álló logisztikai képességei erősen lecsökkentek. Megszokott szervezeti struktúrák alakultak át, szűntek meg, így szembe kell néznünk az a következménnyel, hogy a *hadrendben lévő dandárok nem mindegyike rendelkezik logisztikai zászlóaljjal*, azzal a kötelékkel, amely hivatott a dandár anyagi készletei tárolására, kezelésére. *A dandár logisztikai zászlóalj megszüntetése azzal a további súlyos következménnyel jár, hogy nincs, vagy hiányos a szervezetszerű erő az elrendelt készletek mobilizálására.* A dandár után számvetett 2 napi anyagi készletei mozgathatóságához igénybe kell venni a **logisztikai ezred** támogatását.

Az **Összhaderőnemi Parancsnokság** alárendeltségébe tartozó **logisztikai ezred** rendelkezik ugyan megfelelő szállító kapacitással, de a rendeltetése nem a dandár alapfeladatai pótlása, kiegészítése, vagy helyettesítése, hanem annak *megerősítése*, az utánszállítások, és/vagy nemzeti támogatás biztosítása. Kézenfekvő tehát a kérdés, hogy ha például a rakodó, anyagmozgató kapacitás vonatkozásában hiány jelentkezik, honnan lehet azt pótolni. *Erre is van megoldás és példa, ami ismételten a nemzetgazdasági források igénybevételét jelenti. Csupán az a baj, hogy ez nincs pontosan letervezve, pedig a szállítási kapacitások területén pótlólagos igények már békeidőben jelentkeznek.*

e.) A minősített időszaki szükséglet összesítése

Tekintettel arra, hogy a békétől eltérő időszaki honvédségi szükségletek korábbi számvetése teljesen idejét múltá ezt a területet újra kellene gondolni. A számítási, vagy feldolgozási filozófia változatlan maradhat, hiszen minden esetben *csak a hiány kimutatása a lényeg*. Nem kell tehát új filozófiát kitalálni, hanem a korábbi gyakorlatot megtölteni reális tartalommal, valós, ésszerű számvetésekkel alátámasztott normákkal. Ebben a feladatban azonban együtt kell működni azon szervezeteknek és szervezeteknek, amelyek érintettek lehetnek a hiányok biztosításában. Természetesen alapvető a haderő, amely számveti ezen szükségleteit. (2. számú ábra).



Az MH minősített időszakai igényeinek tervezése

A számvetés alapja a valós normákon és normatívákon kell, hogy alapuljon, amely legnagyobb igénytámasztója, hiszen a haderő meghatározó eleme, az **MH Összhaderőnemi Parancsnokság**.

3. A képességek nemzetgazdaság érdekű igénybevétele

Fontos tudomásul venni, hogy a hadsereg a részére biztosított erőforrásokat nem csak ellenség elleni tevékenységre képes felhasználni, hanem a hazai lakosság megsegítésére is, ha a helyzet úgy kívánja meg. Minden katasztrófahelyzet, vagy annak következményei felszámolása esetén felhasználhatóak az *általános logisztikai szakanyagok azért, hogy a bajbajutottak helyzetén* javítani lehessen, az ország, vagy annak egyes térségei közigazgatása, vagy infrastruktúrája *helyreállítása minél előbb megvalósulhasson* és ennek eredményeként az emberek mindennapi élete térjen vissza a megszokott, normális kerékvágásba. Természetesen nem feledendő, hogy a haderő számára rendelkezésre álló tartalékok nem azért kellene elsősorban, hogy a rászoruló lakosságot megsegítse, hanem hogy elégséges erőforrással rendelkezzen a küldetésére és rendkívüli helyzetben is legyen képes feladata teljesítésére.

4. A hadszíntér-előkészítés elemei felhasználása az állam számára kritikus események⁹ következményei felszámolásában

Ebben a részben vizsgáljuk meg az elvárásokat, melyek az anyagi eredetű javak felhasználására, az általános (anyag és személyszállító), valamint speciális technikai erőforrások lehetséges igénybevételére irányulnak. Nézetem szerint van még valami nagyon fontos, amivel a haderő hozzá tud járulni az állam számára megfeszített erő kifejtést igénylő időszak kezelésére. Ez a szellemi képesség, a különböző szintű parancsnokok szürkeállománya, ami a mentés szervezése, egyes feladatok irányítása területén nyújthat pótolhatatlan segítséget.

A katasztrófák közül az ipari eredetűek sosem, míg a természeti katasztrófák közül az esetek bekövetkezési valószínűsége egy része rövidebb-hosszabb idővel előre jelezhető. A beavatkozás helyét, idejét és időtartamát, a következmények felszámolásához szükséges erőket, eszközöket azonban csak a helyzet konkrét ismeretében lehet meghatározni. Igaz ugyan, hogy az országos katasztrófavédelmi feladatokat nem a honvédelmi tárca irányítja a vonatkozó jogszabályok szerint, de az is igaz, hogy a legnagyobb bevonható szervezetszerű erővel, még mindig a hadsereg rendelkezik a védelemhez, akár az élőerőt, akár a kiszolgáló eszközöket, vagy a logisztikai képességeket vesszük számításba.

A hadsereg rendelkezik olyan speciális technikai eszközökkel, amelyek a járhatatlan utak, vagy a megáradt folyók árterén képesek mozogni, vagy a helikopterekkel, amelyek a 2006. évi tiszai árvízi védekezésnél bizonyította használhatóságát.

Nagyon fontos tehát leszögezni, hogy ebbe a folyamatba nem csak a haderő tartozik bele, mint ahogyan a hadszíntér-előkészítés sem kizárólagosan a honvédelmi miniszternek határozott meg feladatokat.

a.) Az anyagi javak felhasználása

Bármely katasztrófa következik be az mindig a lakosság anyagi javai ingatlanjai, ingóságai, jószágai, mezőgazdasági kultúrája egy része pusztulását, használhatatlanná válását eredményezi. A lakosság javaiba beleértem az egyéni ingóságot éppúgy, mint a közösségi tulajdont. A biz-

⁹ Az állam számára megfeszített erő kifejtő időszak alatt a váratlan katasztrófa-helyzet következményei felszámolását értem.

tosítók, a karitatív szervezetek csak egy bizonyos idő elteltével jelennek meg a katasztrófa sújtotta térségben, így az ő segítő tevékenységük az első időszakban nem érvényesül. ***A katasztrófavédelem meglévő erői alap-helyzetben szűk kapacitással rendelkeznek.*** A gyorsan megfogható és igénybe vehető erő még mindig a magyar Honvédség. A Magyar Honvédség nem csak fizikai munkát képes végezni, de meglévő készleteivel segíthet a rászoruló embereken is. Elsősorban az otthonukat veszített embereknek lehetséges sátorban való elhelyezést. ***A rendelkezésre álló anyagi készletek az alábbi területen vehetők igénybe:***

- Ruházati anyaggal történő ellátás.
- Pokróc, melegítő takaró biztosítása.
- Tábori fektető felszerelés, anyag átadása.
- Tartós élelmiszerrel (konzervvel) való támogatás.
- Üzemanyag biztosítása.
- Erődítési anyagok rendelkezésre bocsátása.
- Vegyvédelmi anyag és felszerelés (elsősorban csapadék elleni védelem céljából).
- Fertőtlenítő, mentesítő anyagok biztosítása.

A haderő természetesen már nem rendelkezik olyan nagy készletekkel, hogy azt egy kisebb országrész megsegítésére fordítsa, de annyival igen, hogy egy-egy régió, vagy kistérség átmeneti ellátását – a katasztrófavédelem erőit, vagy a helyi igazgatási szerveket megerősítse, biztosítsa.

b.) Technikai eszközök biztosítása

A honvédség haditechnikai eszközei igénybevétele a teherszállításnál, a lakosság javai mentésénél, illetve a védekezéshez szükséges anyagok és eszközök utánszállításánál vehető igénybe.

Különösen olyan esetekben van pótolhatatlan haszna a honvédségi eszközöknek, amikor fokozott terepjáró képességre van szükség a mentés helyszínének megközelítéséhez. Ez előfordulhat hóolvadás, vagy tartós esőzések utáni árvizeknél, illetve téli időszakban rendkívüli hóesés következtében. ***A közvetlen mentésen kívül nem hanyagolható el a lakosság ellátása céljára szervezett szállítások megszervezése sem.*** Az elzárt települések megközelítése a közúti áruszállítók részéről teljesíthetetlen,

így a lakosság napi szükségleteit elsősorban a hadsereg járművei képesek megvalósítani.

c.) Haderő képességei felhasználása

A Magyar Honvédség rendelkezik olyan képességekkel, amelyek a polgári lakosságot ért természeti vagy ipari katasztrófák esetén a következők felszámolásában igénybe vehetők. A kialakított képességek egy része nemzeti felajánlás a Szövetség részére, de akkor, amikor ezek nem külföldi missziós feladatokra vannak igénybe véve rendkívüli segítséget nyújthatnak a rászoruló helyi önkormányzatoknak a károk enyhítésében, vagy a szükséges helyreállításban.

Ezek lehetnek:

- Hídépítő (műszaki) képesség kihasználása.
- Tábori elhelyezés biztosítása.
- Biológiai laboratórium képességei felhasználása.
- Havarria laboratórium igénybe vétele.
- Kétkezi fizikai munkavégzés.
- Terület zárása, rendészeti és komendáns feladatok ellátása.

d.) A haderő speciális képességei igénybevétele a lakosság érdekében

Robbantási feladatok elvégzése (jégzajlás, gát kényszerű átszakítása stb).

Helikopterek a mentési szállítási feladatok ellátásában, más módon meg nem közelíthető területek ellátása.

Speciális vízi járművek biztosítása (rohamcsónak, úszó lánctalpas harcjármű, stb.).

Műszaki gépek és eszközök igénybevétele átkelők elkészítése, hídépítés, útépipítés, gátépítés céljából.

Mozgáskoordináció végzése a katasztrófa térségében nem csak a honvédségi erőkre, hanem minden résztvevőre kiterjedően.

5. A hadszíntér előkészítés feladataira fordított költségvetésről általánosságban

A költségvetési támogatás vonatkozásában jellemző a konkrét teendők elodázása. Erre a feladatra ma ne költsünk, majd talán jövőre. És jövőre sem költünk annyit, amennyi minimálisan kellene. Ezek után kevés pozitívumról lehet beszámolni. A hadszíntér előkészítésre nemzetgazdasági méretekben alig pár tízmillió forint áll rendelkezésre. *A támogatás alapvetően olyan ipari kapacitásokat érint, amelyek meglete elengedhetetlen a honvédségi technikai eszközök felújítása, javítása vonatkozásában.*

A helyzetet súlyosbítja, hogy a költségvetési támogatás ezen gazdálkodó szervezetek részére nem előre tervezhető, minden esetben függ az állami költségvetési irányelvektől és amennyiben költségvetési megszorításokra kerül sor, a meglévő – rendszerint csak a haderő számára szükséges – civil képesség áldozatul esik a pénzhiánynak. **Köztudott, hogy hazánkban valódi hadiipar nincs.** Megszűntek a nagy múltú hadfelszerelést (löveget, rádiótechnikai, elektronikai eszközöket) gyártó üzemek, hiszen a magyar haderő szükséglete nagy gyártóbázist nem képes fenntartani. Épen ezért lenne jelentősége olyan hideg kapacitások életben tartásának, amelyek szükség esetén a védekezés érdekében igénybe vehető.

A kiszámíthatóság és a stabilitás érdekében megfontolandó a központi tartalék keretben létrehozni egy olyan költségvetési forrást, amely lehetővé tenné a minősített időszakai igények haderőben hiányzó anyagi készletek, illetve kapacitások szolgáltatás útján történő lebiztosítását. E képesség igénybevételét a hadsereg tervezhetné és feladat végrehajtás függvényében nem csak a minősített időszakban, hanem akár a missziós feladatok ellátásához szükséges logisztikai kapacitások kiegészítésére lehetne felhasználni mint szolgáltatást. A megoldás hosszú időre biztosítaná a haderő működtetésének technikai feltételeit és biztosítana tervezhető támogatást a polgári gazdálkodó egység részére.

6. A Befogadó Nemzeti Támogatás feladatai¹⁰

A Befogadó Nemzeti Támogatás (BNT) példája jól mutatja, hogy a hadszíntér előkészítés egyes feladatrendszerre igen is jelen van tevékenységünkben. A BNT keretén belül létrehozott **adatbázis** kitűnő szolgáltatás

¹⁰ 176/2003. (X. 28) Kom. Rendelet.

tehet a Szövetséges erők számára nem csak a hazánk fegyveres védelmében való részvétel esetén, hanem a Szövetséges csapatok hazánk területéről kiinduló alkalmazása, vagy hazánk területén történő állomásoztatása, illetve átvonulása esetén. Ugyan ezen támogatás alkalmazható a Szövetséghez nem tartozó katonai szervezetek esetében is.

A **BNT** filozófiája, megfogalmazott feladatrendszere bizonyítja, hogy hazánk védelme nem lehet a csak a **HM** tárca, illetve a **MH felelőssége**, hanem az egész nemzet, a nemzetgazdaság, a kormányzati szervek és a helyi közigazgatási hatóságok, valamint a nem kormányzati szervek közös ügye.

7. A honvédelem és a civil érdek diszharmóniája

Természetesen előfordul, hogy a honvédelmi és az egyéni érdek nem esnek egybe. A gond ott keletkezik, hogy az országvédelemnek vannak olyan követelményei, amelyek az egyes területekre vagy az egyes egyénekre esetleg hátrányos következményeket eredményezhetnek. Korlátozzák a mozgást a gyakorlóterek környékén, a földhasználatot, vagy egyéb módon avatkozik bele az egyén, illetve a közösség szűkebb vagy tágabb világába. Ilyen lehet a katonai repülőterek környékén tapasztalható zajterhelés, a lőterek közelében lévő ágyúdörej, a katonai járművek által okozott kátyúk, útrongálások, de újabb jelenséggént ebbe a körbe került a NATO beruházással megvalósuló **3D** radarok telepítésének ügye is. Annak ellenére, hogy a radarok sem nem zajosak, sem nem ártanak a környezetnek olyan módon, ahogy azt korábbi példákban említettem, mégsem akarja a civil társadalom egy része elfogadni. *Ami pedig az energia kisugárzást illeti nem jelent nagyobb veszélyt, mint a mindnapokban használt mobiltelefon rendszer.*

Hiszen természetes alapelv, hogy a beavatkozás mértéke ne legyen nagyobb annál, mint amit a feladat jellege megkíván. *A feladat jellegét és szükségességének létjogosultságát – tágabb értelemben a honvédelem, az ország érdekeit ebben az esetben - a katonák kell, hogy meghatározzák.* Tisztában vagyok a civil kontroll létezésével és nem is kívánom megkérdőjelezni a létjogosultságát, vagy a demokráciában kialakult súlyát. A civil kontrol egy igen pozitív elem a haderő tevékenységének, belső működésének ellenőrzése során, de meg kell hallgatnia a katonák racionális szakmai érveit is.

8. A harmadik radar telepítése

Amikor a hadszíntér-előkészítés témakörében gondolkodunk nem szabad elfeledkeznünk a légtér védelméről. A légtérvédelem egy sor rendszabályt foglal magába, amelyek közül kiemelkedik az észlelés és a reakció képesség. *Az utóbbit a légvédelmi csapatok, illetve az elfogó vadászpilóták képezik.* Most mégis az észlelésre, az idegen repülőeszközök felderítő képességére szeretnék reflektálni.

Közismert, hogy az ország légterének ellenőrzését *három új* telepítésű radarállomás hivatott szolgálni. Az első kettő telepítése befejeződött, rendszerbeállításuk, műszaki installálásuk folyamatban van. *De hiába a két működő radarállomás, ha a harmadik elhelyezésével komoly aggályok lépnek fel.* A déli határvidékünkön tervezett radar korábbi – egyébként ideális – helyszínen való felépítése meghiúsult. Ez talán még a jelenlegi helyzetben nem is lenne baj, az igazi gondot az okozza, hogy a társadalom egy lélekszámában kicsi, de véleményét igen nagy nyilvánosság előtt bemutatni képes csoportja elutasít minden alternatívát.

Az **Alkotmány19/E. § (1)** előírása szerint: Külső fegyveres csoportoknak Magyarország területére történő váratlan betörése esetén a támadás elhárítására, illetőleg az ország területének a honi és szövetséges légvédelmi és repülő készülségi erőkkel való oltalmazására, az alkotmányos rend, az élet - és vagyonbiztonság, a közrend és a közbiztonság védelme érdekében a Kormány a köztársasági elnök által jóváhagyott védelmi terv szerint – a támadással arányos és erre felkészített erőkkel – a szükségállapot vagy a rendkívüli állapot kihirdetésére vonatkozó döntésig azonnal intézkedni köteles.

Az alkotmány vonatkozó paragrafusa egyértelműen határoz, de mi történik, ha az éppen hivatalban lévő kormánynak nincs eszköze a külső támadás, jelen esetben repülőeszköz hazánk légterébe történő behatolásának észlelésére és ezzel olyan fenyegetettségnek teszi ki hazánk légterét, a lakosság biztonságát, amely egyáltalán nincs arányban azzal a káros hatással, amit a radarállomás telepítése jelent? *A radar telepítése egy hosszú folyamat, azt békeidőben kell végrehajtani. A fenyegetettség megjelenésekor már késő.*

Összegezve

Az mára világossá vált, hogy a nagy csaták valószínűsége, a klaszterikus értelemben vett háború bekövetkezésének esélye elenyésző. Ez a

tény – amíg a nemzetközi politikai viszonyok változatlanok maradnak - feleslegessé tesz egy sor olyan tevékenységet a haderő számára, amit egyébként az **Alkotmányban** részére előírt kötelezettségek végrehajtásához a felkészülés időszakában tennie kellene. Ha ezek közül a hadszíntér előkészítés feladatait emeljük ki látható, hogy bár nem a korábbi tartalommal és nem a teljes spektrumában, de ma is szükség van azokra a rendszabályokra, amit a fogalom meghatároz. Ennek biztosítására szolgál részben a **131/2003 (VIII. 22) Korm. rendelet**, amely a nemzetgazdaság védelmi felkészítéséről szól. Szabályozókkal tehát rendelkezünk, ezeket kellene kitölteni valós tartalommal.

A magyar katonai logisztikai rendszer átalakítása befejeződött, létrejöttek azok a szervezeti keretek és helyet foglalnak benne azok az emberek, amelyek – akik a jövőt képviselik. Ezen a rendszeren belül látom szükségesnek megkeresni azon pontokat, amelyek művelhetnék a hadszíntér előkészítéssel összefüggő feladatrendszert. Nem felesleges látogattevékenységet jelentene munkájuk, hanem olyan hiánypótlást, amely ma nincs a magyar haderőben.

SZABÁLYOZOTTSÁG – A MAGYAR HONVÉDSÉG LOGISZTIKAI RENDSZERE HATÉKONY MŰKÖDÖTTETÉSÉNEK ALAPPILLÉRE

Zsiborás János¹

A Magyar Honvédség az elmúlt csaknem két évtized alatt szövetségi hovatartozásában, feladatrendszerében, struktúrájában, vezetésében és irányításában, szakirányításában, működésében és működtetésében jelentős változtatásokon ment keresztül. Ezek a változások kihatottak a nagy ellátó rendszerek (fegyverzettechnika, hadtáp), szervezetek, képességek, működési eljárások átalakulására is. Sajnos a sorozatosan végrehajtott („csepegtetett”) változtatásokat a szabályzó rendszerek nem (vagy csak részben) követték, így napjainkban eljutottunk oda, hogy a jelenlegi logisztikai rendszerünk teljes szabályozottsága bizony kívánni valót hagy maga után. Mondhatnánk úgy is e hiányosság a katonai logisztika jelenlegi „gyenge láncszeme”.

Azok, akik átélték a változások kezdetét, jól emlékeznek a régmúlt szabályozóira. Csak példának említeném az **önálló hadtáp** időszakát, amikor az akkori rendszer teljes egésze szabályozott volt. **Ezek a szabályzók átfogták a hadtáp rendszer vezetésének és működésének béke és háború tevékenységét.** Általános jellegű szabályzatban és szakági szabályzatokban rögzítettek voltak a béke működés követelményei, a szakmai vezetés rendje, az anyagellátás, a tárolás, az ellenőrzés stb. feladatai, a feladatok megvalósításához szükséges tervek, okmányok, nyilvántartások illetve azok vezetésére vonatkozó előírások. **A szabályzatokhoz kapcsolódtak általános jellegű módszereket és eljárásokat tartalmazó kiadványok, kézikönyvek** (pld.: **Ellenőrzési Kézikönyv, Tárolási Utasítás, Málházási Utasítás**, részletes **kiképzési normatáblázat** stb.). Az anyagi biztosításra vonatkozó követelményeket a Magyar Néphadsereg egészére vonatkozó külön utasítás tartalmazta. A háborús hadtápbiztosítás követelményeit, a hadtápbiztosítás rendjét az akkori szövetségi hovatartozásnak megfelelő elvekkel, módszerekkel és eljárásokkal külön **Csapat-hadtáp Utasítás**, illetve **ágazati háborús szabályzatok, normatáblázatok** tartalmazták. Ez a szabályzó rendszer teljes egészében bizto-

¹ Zsiborás János nyá. ezredes, a HM Védelmi Hivatal volt igazgatója.

sította a hadtápbiztosítás hatékony működését, a végrehajtott feladatok elszámoltathatóságát.

Az időközben végrehajtott változások során a korábbi szabályzók hatályon kívül kerültek, a változásoknak megfelelő újak viszont nem kerültek kidolgozásra. A háborús anyagi technikai biztosítás működése az integrált anyagi-technikai rendszer időszakában részben szabályozásra került, hiszen a kidolgozott és kiadott harcsszabályzatok, valamint a **Hadművelleti Utasítás** tartalmazta az adott szintre vonatkozó anyagi-technikai biztosítási követelményeket. *Az időközben elkészített háborús anyagi-technikai szakutasítás nem került kiadásra.* A szabályzatok, szakutasítások hiányát a szakágak eseti szakintézkedésekkel próbálták, próbálják pótolni, amelyek sokasága a rendszer működésében áttekinthetlenséget okoz.

A Magyar Honvédség karcsúsítását előirányzó sorozatos szervezeti változtatások során a logisztikai rendszerben is történtek szervezeti változtatások, kisebb működési módosulások, azonban a szabályzó dokumentumok kidolgozása sorozatosan a háttérbe szorult. Történtek előrelépések a **NATO** csatlakozást követően a doktrínális dokumentumok tekintetében. Kidolgozásra, kiadásra, majd átdolgozásra került a **Magyar Honvédség Összhaderőnemi Logisztikai Doktrínája**, illetve elkészültek a kapcsolódó és közlekedési támogatási „*funkcionális*”² doktrínák, azonban az **MH ÖLTP** megszüntetésével sem a haditechnikai biztosítási, sem a hadtápbiztosítási doktrínák, sem az időközben elkészített „*ágazati*”³ szakutasítások (pld.: hadtáp ágazatok) nem kerültek hatályba lépésre.

1.) Kiemelt szabályozási feladatok

Kissé megtörve a gondolatmenetet, de a szabályozáshoz szorosan kapcsolva szeretnék rávilágítani arra, hogy logisztikai rendszerünk tökéletesítése érdekében sürgősen javítani kellene a *logisztikai támogatás* néhány fontos területén. **Melyek ezek?**

Elsősorban szükségesnek látom felélnékíteni és befejezni azt a munkát, amely a normák, normatívák „*rendbetétele*” érdekében kezdő-

² Az MH doktrínális fejlesztési rendszerében így nem értelmezhető.

³ A jelenlegi logisztikai rendszerben már nem értelmezhető. Helyette szakterület.

dött még a 90-es évek közepén és még napjainkban sem értünk el kellő eredményt. Csak példaként említeném, hogy még mindig vannak szakterületek, ahol 10-15 évvel ezelőtt kidolgozott „*hadi*” normák vannak jelenleg is érvényben. ***Ezek a normák kell, hogy képezzék a logisztikai támogatás megvalósításának alapját.*** Természetesen itt gondolok nem csak az anyagi, üzemeltetési normákra, hanem ide sorolnám a műveleti, a katonai szervezetek tevékenységéhez kapcsolódó normákat is. Azt is látnunk kell, hogy e korrekt, ***valós alapokon nyugvó normák nélkül nem beszélhetünk hatékonyan működő védelmi tervező rendszerről,*** valós alapokon nyugvó minősített időszakai tervezésről, a katonai szervezetek műveleteit biztosító készletek tervezéséről illetve műveleti tervezésről. Ez viszont nem valósulhat meg a tervezők és igénytámasztók hatékony együttműködése nélkül.

A következő fontos terület a már több éve megkezdett és napjainkban is folyó ***termékazonosító (termékkodifikációs)*** rendszer kidolgozásának a befejezése, kapcsolódva a nemzeti kodifikációs stratégiához, illetve a NATO kodifikációs rendszeréhez.

A logisztikai rendszer hatékony működése érdekében szükségesnek ítélem meg a 2000-es évek elején megkezdett ***logisztikai gazdálkodási információs rendszer (LGIR)*** kialakításának folytatását (újra kezdését). Sajnálatos, hogy a rendszer előkészítése során felhasznált tetemes pénzösszeg ellenére – eszközök beszerzésén, tanulmányok elkészítésén kívül – hathatós eredmény nem született, az akkori ***HM közigazgatási államtitkár*** a projekt további folytatását felfüggesztette.

A védelmi igazgatás rendszerében csaknem négy éve, törvény által szabályozva ***új minősített időszakai kategória*** jelent meg – a ***megelőző védelmi helyzet***. A napjainkig, még csak koncepcionálisan sem született szabályzó az időszakhoz tartozó rendszabályok logisztikai támogatásának megvalósítása érdekében.

Végül, de nem utolsó sorban felül kell vizsgálni és ki kell dolgozni a teljes körű logisztikai szabályzó rendszert.

Ezt a kis kitérőt a gondolatmenetben tettem azért, mert az említett területek szorosan kapcsolódnak egymáshoz és a szabályozás fontos rész-elemét jelentik.

2.) Lényegi kérdések megválaszolása

Mit biztosít a teljes szabályozottság? Röviden kifejezve megbízható működést, ezen belül a logisztikai rendszerben átláthatóságot, követhetőséget, ellenőrizhetőséget és nem utolsó sorban elszámoltathatóságot. Biztosítja továbbá, hogy *a szakállomány egységes elméleti ismereteket szerezzen az oktatási intézményekben a beosztásukra történő felkészítés során. Az első beosztásba kerülő fiatal tisztek, tiszthelyettesek, a más beosztásokból átképzett állomány rendelkezzen kézzel fogható előírásokkal* a szakmai feladataik maradéktalan ellátásához, s nem utolsó sorban ellenőrzések során mind a végrehajtók, mind az ellenőrzöttek egységesen értelmezzék a logisztikai támogatás követelményeit.

Tudunk-e továbblépni? Meg tudjuk-e erősíteni e „gyenge láncszemet” A válasz igen. Mi kell ehhez? Nem több mint:

- döntések meghozatala kulcsfontosságú, koncepcionális kérdésekben;
- általános modell elkészítése a szabályozók struktúrájára;
- munkarend kidolgozása.

Az elmúlt esztendőben a logisztikai rendszer szervezeti felépítésében és működésében jelentős változáson ment keresztül. Szervezetileg szétválasztásra került az eddig csak elméletben körvonalazott termelői és fogyasztói logisztikai rendszer. *Az így létrehozott szervezetek belső működése szabályozott (SZMSZ-k), azonban a logisztikai rendszer egésze esetenként (éppen az egységes szabályozottság hiányában) működési zavarokkal küszködik.*

3.) A logisztikai működés szabályozottsága

Jelenleg a *logisztikai rendszer működését*, döntően a működtetés elveit, követelményeit, kisebb részben a feladatokhoz kapcsolt *eljárásokat és módszereket* a honvédelmi miniszter által jóváhagyott **MH Összhaderőnemi Logisztikai Doktrína** tartalmazza, amely alapkoncepciójában az ágazati (ágazatcsoporthoz) gazdálkodási és működési modellre épített. *Filozófiájában a logisztikai támogatást a két nagy szakterület (haditechnika, hadtáp) csoport, illetve a közlekedési szakterület szakmai vezetési és működési tevékenységén keresztül vezeti le.* Az integrált lo-

gisztikai rendszerben minden szakterületi csoport, illetve szakterület végez **termelői és/vagy fogyasztói logisztikai funkciókat**, így a szakterületek feladatrendszere átfedéssel szabályozott. Szabályozottabb működést eredményezne a funkciókra épített dokumentum rendszer kidolgozása, a logisztikai rendszer **integrált funkcionális rendben** történő működtetése. Melyek ezek a funkciók:

A termelői logisztika rendszerében

A termelői logisztikai támogatás fejlesztési funkciója – azon feladatok összessége, amelyek az új haditechnikai eszközök és hadianyagok kutatására és fejlesztésére, a beszerzési eljárások szakmai előkészítésére, a fejlesztési tervek végrehajtásának irányítására, a csapatpróbára, a gyártás felügyeletére, rendszeresítésre és rendszerbe állításra, az életciklus során jelentkező mérnök-műszaki feladatok végzésére irányulnak.

A termelői logisztikai támogatás beszerzési funkciója – a logisztikai erőforrások igénybevételének legfontosabb eszköze, amellyel a béke és háborús működéséhez szükséges haditechnikai eszközök, hadianyagok és szolgáltatások rendelkezésre bocsátásra kerülnek. A beszerzési funkció alap folyamata, hogy a beszerző a megfelelő (kijelölt) ellátási forrásból a szükséges haditechnikai eszközöket és hadianyagokat a felsőszintű szakirányító logisztikai szervezet által javasolt mennyiségben megrendelje, előírt minőségben birtokba vegye, és a honvédségi szervezetek (katonai szervezetek) részére átadja.

A termelői logisztikai támogatás gazdálkodási funkciója – a védelemgazdaság, illetve az államháztartás integráns részét képezi, a Magyar Honvédség csapatai küldetéséből eredő feladatai végrehajtásához szükséges erőforrások-szükségletek megtervezése, az erőforrások beszerzése és racionális felhasználására irányuló tevékenységeinek összessége.

A termelői logisztikai támogatás minőségbiztosítási funkciója – azon tevékenységek összessége, amelyek a haditechnikai eszközökkel és hadianyagokkal, valamint szolgáltatásokkal szemben támasztott minőségi, megfelelőségi követelmények kidolgozására, azok érvényesítésére, a beszerzési szerződések minőségbiztosítási előírásai alapján a minőség felügyeletére, vizsgálatára, ellenőrzésére, a megfelelőség megállapítására és igazolására irányulnak.

A fogyasztói logisztika rendszerében

A fogyasztói logisztikai támogatás anyagi funkciója – a logisztikai támogatás eleme, amely a haditechnikai eszközök és hadianyagok szükségletének megtervezésétől, beszerzésétől és nemzetgazdaságtól történő átvételétől, a készletképzésen és az ellátás folyamatán keresztül a teljes felhasználásig (megsemmisülésig), üzemfenntartáson keresztül a rendszerből történő kivonásig terjed. Az anyagi funkció alapvető feladatai közé tartoznak a szükségletek megtervezése, a készletek képzése, felhalmozása, lépcsőzése, felhasználáshoz történő előkészítése, feldolgozása, elosztása, felhasználó részére történő kiszállítása (kiadása), a felhasználás szabályozása, felhasználása, a felhasznált készletek pótlása.

A fogyasztói logisztikai támogatás ellátási funkciója – az anyagi funkcióhoz dinamikusan, szorosan kapcsolódó folyamatok és tevékenységek összessége, amely során a haditechnikai eszközök és hadianyagok eredeti állapotukban, illetve valamilyen technológiai folyamatot követően eljutnak a felhasználókhoz.

A fogyasztói logisztikai támogatás üzemfenntartási funkciója – azoknak a rendszabályoknak és szakirányú tevékenységeknek az összessége, amelyek a katonai szervezetek haditechnikai eszközökkel történő ellátására, műszaki fejlesztésére, alkalmazáshoz történő felkészítésére, az üzemeltetés szabályozására, az alapkövetelmények meghatározására, a technikai kiszolgálásra, a veszteségek prognosztizálására, a megsérült, meghibásodott eszközök helyreállítására és a csapatpróbák végrehajtására irányulnak.

A fogyasztói logisztikai támogatás mozgatás-szállítási funkciója – a logisztikai támogatás alrendszere, a katonai szükségletek alapján kijelölt és felkészített katonai- és polgári közlekedési-szállítási erőforrások egységes elgondolás és terv szerint történő alkalmazása.

A fogyasztói logisztikai támogatás szolgáltatási funkciója – a logisztikai támogatás rendszerében a személyi állomány szükségleteit kielégítő, élet- és munkakörülményeit javító, védelmét és védettségét biztosító azon tevékenységek összessége, amelyek részben a rendszeren belül biztosíthatóak, másrészt a rendszeren kívülről (nemzetgazdaság) megvásárolhatóak.

A fogyasztói logisztikai támogatás gazdálkodási funkcióit – a költségvetési (erőforrás), valamint a készletgazdálkodás képezi. A gazdálkodás a pénzügyi és anyagi erőforrások tervezését, a beszerzésre kerülő és a

meglévő erőforrások célirányos, költséghatékony, szabályos és elszámoltatható felhasználását jelenti. A költségvetési gazdálkodás feladatai a pénzügyi források hatékony tervezésére és felhasználására, a készletgazdálkodás feladatai a készletszintek tervezésére, és a felhasználás szabályozására terjednek ki.

4.) A szabályozási modell elemei

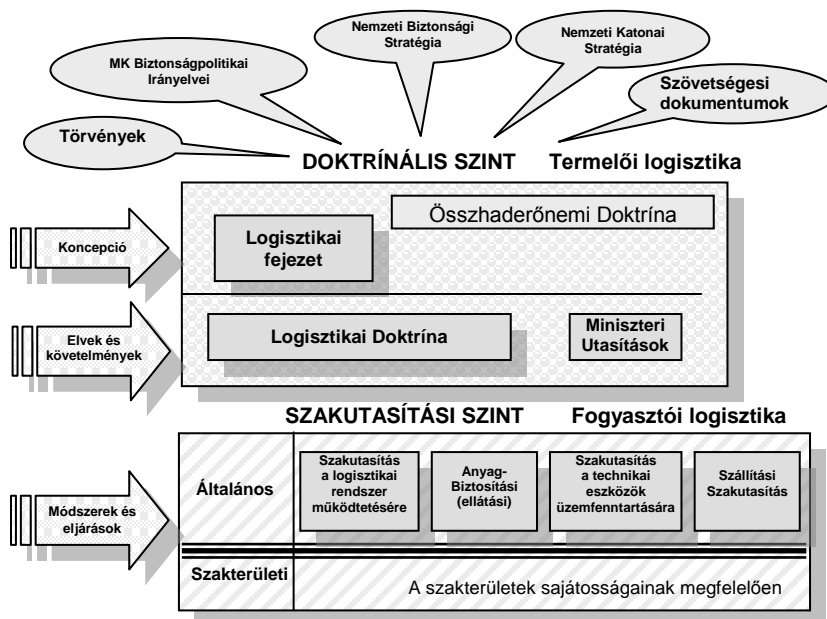
Az funkciók alapján elkülönülő termelői és a fogyasztói logisztika szervezetei között élő és folyamatos kapcsolattartás kell, hogy működjön, a logisztikát alkotó összes folyamaton belül. A szabályozást is erre építve célszerű megtenni.

A másik döntési pont az *anyagosztályok* kérdése. Jelenleg a logisztikai rendszerünkben, a logisztikai doktrínában tíz anyagosztály lett meghatározva. *A doktrínában előírt anyagosztályokat a logisztikai támogatás egyik szintjén sem használják.* A honvédelmi miniszter által kiadott utasításban (HM fejezet központi és intézményi gazdálkodásának rendje) az anyagok anyagnemekhez, szakanyag felelősökhöz köti (helyzetet bonyolítja, hogy egy anyagnemnek több felelőse is létezik). *Ez a kettősség a szabályozásban ellentmondást jelent. A funkciókhoz kötött működési rendben ez az ellentmondás feloldható és az anyagosztályok értelmezhetővé lesznek.*

A szabályozói modell elkészítésénél arra kell törekednünk, hogy a dokumentumok kövessenek bizonyos egymásra épültséget, amely:

- koncepció;
- elvek, követelmények, elvárások;
- módszerek és eljárások.

Az így felépített szabályzó modell lényegében a logisztikai rendszerben szintekhez is köthető



A szabályzó rendszer legfelsőbb szintje a logisztikai támogatás koncepciójának, alapfilozófiájának a meghatározása. Az a legfelsőbb doktrínális dokumentumban kell, hogy rögzítésre kerüljön és alapjaiban tartalmazza a logisztikai támogatás meghatározását, a logisztikai támogatás funkcióit, a logisztikai támogatás koncepciójához tartozó általános elveket és követelményeket, a támogatási szinteket, a logisztikai támogatás alapvető erőforrásait, a logisztikai támogatás működésére szakmai irányítására vonatkozó alaptéziseket. Ezek a koncepcionális elemek az **MH Összhaderőnemi Doktrínában** kell, hogy rögzítésre kerüljenek. Mivel az összhaderőnemi doktrína elkészítése minisztériumi szinten koordinált a logisztikai támogatás koncepciójának kidolgozására javaslom, hogy a **HM Fejlesztési és Logisztikai Ügynökség (HM FLÜ)** legyen hivatott.

A logisztikai támogatás legfelsőbb doktrínális dokumentuma a Magyar Honvédség Logisztikai Doktrínája kell, hogy legyen. A logisztikai doktrína alapvetően elveket, követelményeket, elvárásokat fogalmaz meg. **Így tartalmazza:** a logisztikai támogatás alapjait, a logisztikai támogatás funkciókhoz kötött elveit és követelményeit, a vezetés és szakmai

irányítás, a logisztikai rendszer működésének általános elveit és követelményeit, a logisztikai támogatás megvalósításának rendjét a haderő alkalmazásának (igénybevételének és felhasználásának) különböző időszakokban. ***A logisztikai doktrína, mint legfelsőbb önálló logisztikai dokumentum elkészítését javaslom, hogy HM FLÜ kell, hogy végezze.*** Felsőszintű szabályozói jogkörénél fogva a **HM FLÜ** a termelői logisztika funkcióihoz kötött követelmények teljesítésére, a feladatok végrehajtására miniszteri utasítást is készít elő. (Mint a már hivatkozott gazdálkodással kapcsolatos, illetve a közbeszerzést szabályozó miniszteri utasítások).

A szabályozás következő szintje a szakutasítások rendszere, amelyekben a logisztikai támogatás követelményeihez kapcsolódó módszerek és eljárások kerülnek meghatározásra. Ezek a szakutasítások lehetnek **általános** jellegűek, a logisztikai funkcióihoz kötöttek, valamint egy konkrét, a **szakterületek speciális** működtetését szabályozóak.

Az általános szakutasítások:

- anyagi biztosítási (ellátási) szakutasítás;
 - szakutasítás a technikai eszközök üzemfenntartására;
 - szállítási szakutasítás;
- valamint,
- szakutasítás a logisztikai rendszer működtetésére.

Az általános szakutasítások tartalmazzák **az adott logisztikai funkcióhoz kötött alapokat** (meghatározások, fogalmak), a szakterületre vonatkozó elveket és követelményeket, a funkció feladatainak megvalósításához szükséges módszereket, eljárásokat, az elkészítendő okmányokat (tervek, nyilvántartások, számviteli és egyéb dokumentumok), a tervezés rendjét, normákat, normatívákat, az ellenőrzés és elszámoltatás szakmai követelményeit stb.

A Szakutasítás a logisztikai rendszer működtetésére részletesen meghatározza a működéssel kapcsolatos módszereket, eljárásokat, egybefogja a logisztikai rendszer egészét.

A szakutasítások **másik formája** a szakterületek tevékenységének azon szabályozása, amely **specifikusan** az adott szakterület eljárásait írja elő.

A szakutasítások alapvetően a fogyasztói logisztikai rendszer részletes működését érintik, azok előkészítése a fogyasztói logisztika szakmai irányítását, tevékenységét végző **MH Összhaderőnemi Parancsnokság** feladatának javasolom előírni.

Összegzés

Amennyiben a vázolt szabályozási rendszer elfogadásra kerül, ki kell dolgozni egy **munkarendet**, amely a szabályozási szintek közötti párhuzamos munkával, azok közötti szoros **együtműködésben**, rövid **határidőn belül** megvalósulhat.

A kidolgozói munka elkezdésének azonban van egy feltétele (ami talán a szabályozói rendszer hiányosságainak eddig alapvető okát is képezte) a **megfelelő szervezeti háttér** megteremtése. Értem ez alatt az említett szabályozói szinteken olyan **szervezeti elemek** létrehozása, amelyeknek alapfeladata a logisztikai rendszer **működtetéséhez** szükséges szabályozói **dokumentumok** elkészítése, a **változások követése**, az **újr szabályozás** folyamatos végzése.

És mi kell még? Elszántság és akarat, kollektív, célratörő, gyors és átgondolt munka.

S végül hangsúlyozom, hogy jelenleg a szabályozással kapcsolatos feladatrendszerek nem kerültek konkrétan, részletesen rögzítésre a különböző szakirányítási szintek Szervezeti és Működési Szabályzataiban, megfogalmazását saját javaslatként, a jobbítás szándékával tettem.

Felhasznált irodalom:

1. MH Összhaderőnemi Doktrína, 2007.-ben átdolgozott kiadás.
2. MH Összhaderőnemi Logisztikai Doktrína, 2. kiadás.
3. HM FLÜ és MH ÖHP 2007-ben érvényben lévő Szervezeti és Működési Szabályzatai.

A NATO MŰVELETI TÁMOGATÁSI LÁNC MENEDZSMENT KONCEPCIÓ MEGVALÓSULÁSA NAPJAINKBAN

Baranyai Virgil¹

Bevezetés

A NATO műveleti támogatási lánc menedzsment koncepció a polgári életben már létező logisztikai eljárás mód katonai alkalmazását jelenti, amely speciálisan több NATO művelet során (Irak, Afganisztán, Balkáni műveletek, Öbölválság), és az ott szerzett tapasztalatok alapján öltött formát. Ez a forma nem végleges, hiszen új és új kihívásoknak, helyzeteknek kell megfelelnünk, így a logisztikai koncepcióknak is követniük kell a változásokat. A NATO expedíciós műveletei és a NATO reagáló erők (NRF) későbbi fejlesztése generálta a szükségletet a NATO logisztikai megközelítésének, felfogásának jelentős átdolgozásához.

A NATO műveleti támogatási lánc menedzsment koncepció megjelenése 2006 áprilisára tehető, amikor egy NATO tervezési konferencia keretében² bemutatták, a koncepció lényegét, alapelveit. Ennek alapja az eddigi NATO műveletek tapasztalatai voltak; annak az igénye, hogy miként lehetne egy még optimálisabb logisztikai ellátási rendszert létrehozni. Az *elgondolást A NATO Operations Support Chain Management Concept című dokumentumban tették közzé*, mely – hazai irodalom hiányában – egyik alapja a dolgozatban megfogalmazott alapvetéseknek.

A katonai támogatási lánc elméleti és gyakorlati alapjai a polgári szférában az ellátási láncal már megteremtődtek, de az igazi munka valójában ezeknek az elveknek a NATO logisztikai ellátásába való átültetését jelentette. A NATO az elgondolásai, értelmezései mellett egy önálló tanulmányban tette közzé a NATO nemzetek gyakorlati alkalmazásra vonatkozó tapasztalatait *Supply Chain Management (SCM) developments in NATO Nations and Recommendations for a NATO SCM Concept* címen.

¹ Baranyai Virgil mk. őrnagy, HM FLÜ Nemzetközi és Szolgáltatási Igazgatóság, Külszolgálati és Békeműveleti Támogató osztály, főtiszt.

² NATO ACT 1st Draft, 5 April 2006.

A két NATO dokumentum áttanulmányozása során megismert katonai támogatási láncra vonatkozó fogalmak és megközelítések azt mutatják, hogy az alapelvek párhuzamba állíthatók a polgári terminológiával, viszont a katonai támogatási lánc speciális, szerteágazóbb, egyedi volta válik hangsúlyossá, amely a gyakorlatban is másképp jelenik meg, és eltéréseket mutat a vállalati szférához képest.

Az ellátási lánc egymással szorosan összefüggő folyamatok és erőforrások összessége, amely az alapanyagok beszerzésével kezdődik és a végtermék fogyasztóhoz való leszállításával végződik. Újabb értelmezések szerint azonban az ellátási lánc nem ér véget a felhasználónál, hanem az eszköz teljes életútját végigköveti. A hadseregen belül kiváló példa erre az amerikai repülőgép hordozók és anyahajók életútja, ahol a teljes életciklust megtervezik, és a folyamat a szolgálati idejét letöltött hajóroncsként való feldolgozásáig vagy újrahasznosításáig tart.

A bemutatásra kerülő ellátási lánc fogalmak sokszínűsége arra utal, hogy a logisztikában az ellátási lánc témaköre még olyan terület, amely folyamatosan változik. A kapcsolódó szakirodalom feldolgozása után arra következtettek, hogy a jövőben még mindig alakulni fog ez a terület, és valószínűsíthetően további felfogásokkal és megközelítésekkel gazdagodik. Maga a gyakorlat, az ellátási lánc működésének tapasztalatai fogják eldönteni, hogy melyik felfogás, megközelítés és fogalomhasználat lesz a legoptimálisabb és leghasználhatóbb.

A NATO logisztikai elvei, eljárásai folyamatosan változnak a nemzetközi és nemzeti követelmények tükrében. Ez folyamatos tanulást és a logisztikai ismeretek szintentartását követeli meg a Magyar Honvédség és egyben a NATO tagállam hivatásos katonáitól, amelynek alapja, hogy „közös logisztikai nyelvet” beszéljünk például egy többnemzeti NATO művelet során. Mindez indokolja, hogy e dolgozat keretében az eddig megszerzett tudást és tapasztalatokat, valamint a kutató angol és magyar nyelvű irodalmat felhasználva, azokat összefoglalva, az olvasót megismertessem a NATO műveleti támogatási lánc menedzsment koncepció tartalmával és előnyeivel.

A katonai támogatási lánc fogalmi, elméleti alapjait dolgozatomban az ellátási lánc értelmezésével, több nézőpont és megközelítés segítségével járom körbe, elemzem. Összehasonlítást teszek a jelenleg alkalmazott MC 0526 „Az NRF műveletek logisztikai támogatásának alapelvei” dokumentummal, majd gyakorlati példákon keresztül mutatom be a NATO műveleti támogatási lánc menedzsment elveket.

1. Az ellátási lánc értelmezése napjainkban

1.1. Az ellátási lánc kialakulása

Az ellátási lánc értelmezése a logisztika fejlődéstörténetében a történelmileg kialakult ipari struktúrák logisztikai láncához köthető. **Kortschak** elmélete alapján (Kortschak, 1993) a logisztikai lánc elemei – melyben ipari termelési módszereket vesz alapul – a vállalat beszerzési részlege által vásárolt nyers-, segéd- és üzemanyagokból, valamint más iparágak által szállított alkatrészekből, szerelési egységekből tevődnek össze. Ezek „*kötegelve*” kerülnek be a termelési folyamatba, majd a termék létrejötte után az értékesítés a különböző piaci csatornákon keresztül a végfelhasználókhöz közvetíti.

Kortschak kifejti, hogy a gazdasági változások hatására hogyan bővültek a logisztikai lánc elemei. A fellendülés, az eladói piacok változása, a termékszerkezet változás, valamint a szállítási feltételek volumenének változása minden tekintetben alkalmazkodást, optimalizálást igényelt, megjelent az „*összegyűjtés*” és „*szétosztás*” a logisztikai láncban. Ebben az összefüggésben beszerzési, termelési és disztribúciós logisztikáról beszél a szerző, amelyek együttesen alkotják a logisztika rendszerét.

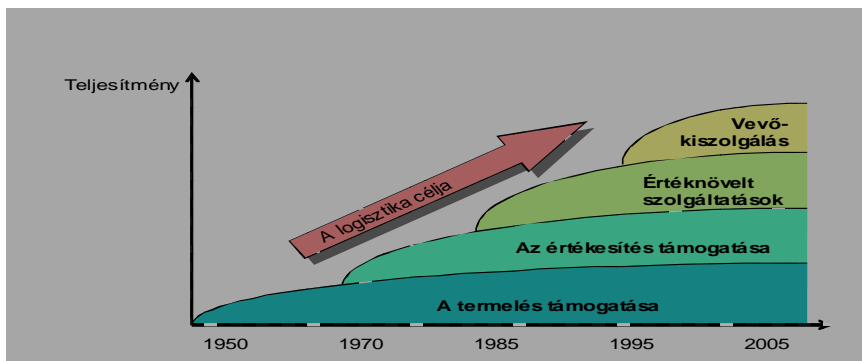
A logisztikai lánc mélyebb tagolódását elemzve, a láncon belül érvényesülő munkamegosztás hatásmechanizmusait feltérképezve, valamint az értékképző szakaszok tér/idő összefüggéseit vizsgálva **Kortschak** ki mondja, hogy a logisztikai lánc egyes elemei értékképző lépcsőként szerepet játszanak a termék végső eladási árában (*vö. Porter-féle értéklánc modell*).

A logisztikai láncból levezethető ellátási lánc fogalom napjainkban még nem egységes, amelynek egyik oka, hogy az ellátási lánc kialakulása viszonylag rövid időszakra tekint vissza.

Valószínűsíthető volt, hogy az Európai Unióhoz történt csatlakozás után, a nemzetközi verseny erősödésével, a termék-életciklus rövidülésével, a magasabb minőségi szintekkel és alacsonyabb árakkal kell majd számolni a fogyasztói igénykielégítés során. Ezeknek, a változásoknak megfelelően a vállalatok reagálása rugalmassá vált, így az alapvető képességeikre összpontosítanak, kiszervezik a tevékenységeiket, valamint olyan beszállítókat keresnek, akik kiváló minőségben, ugyanakkor alacsony költségen képesek ellátni az adott feladatot. Erősödik a hálózatosodás, a vállalatközi kapcsolatok jelentősége (*Szegedi – Prezenszki, 2003*).

Az ellátási lánc alakulását, bővülését befolyásolta, hogy a vállalatok a logisztikai céljaik elérését illetően különböző lépcsőkön mentek keresztül. Ezen egymásra épülő fejlődési fázisokat az idő függvényében az **1. számú ábra** mutatja.

1. számú ábra.



A célok elérésének lehetőségei az egyes korszakokban

Forrás: Szegedi – Prezenszki, 2003

Az ellátási lánc kialakulásának bemutatásakor fontos értelmezni az **értéklánc** fogalmát, melynek lényegét **Portertől** ismerhetjük meg. (Porter, 1991). Az **értékláncot** értéktermelő gazdasági és logisztikai folyamatok modellezésére készítették. A modellezés során elemzésre kerül a logisztikai területek kiszervezése és más vállalatokkal történő logisztikai tevékenységek integrálásának lehetősége is.

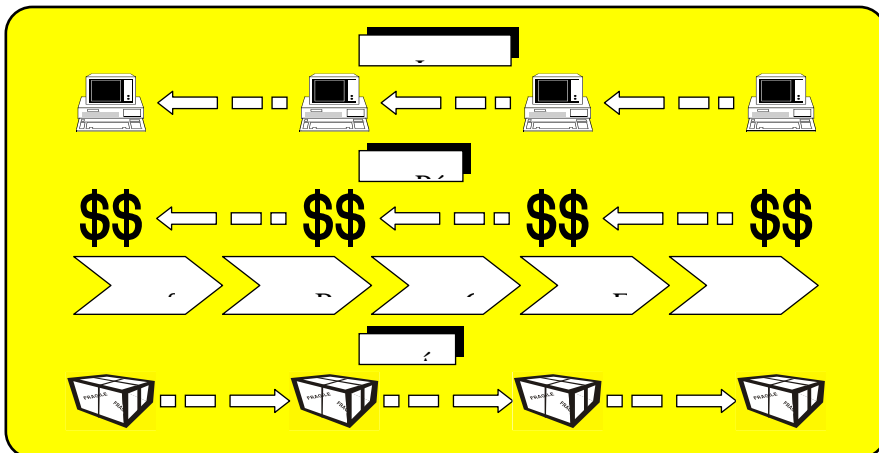
Az ellátási lánc alkalmazásának magyarázatát a fent említetteken kívül a környezeti hatások is jelentősen befolyásolják. **Az egyik ilyen hatás a globalizáció, melynek következtében a beszerzési és értékesítési piacok bővülnek, azonban a vállalatok közötti verseny egyre erősödik.** A környezeti hatások között szerepel a vevők egyre szigorúbb minőségi követelménye az árban és a szállítási határidőben; a rövidült termék-életciklus, ami miatt a vállalatoknak gyorsabban és hatékonyabban kell az új termékeiket kifejleszteniük és piacra vinniük. Jelentős az információ szerepe, amely kulcsfontosságú termelési tényezővé válik, ezért a legújabb termékek és szolgáltatások nyújtásához a tudást és szakértelmet koncentrálni kell, ami felértékeli a vállalatok közötti tudástranszfer szerepét. A földrajzi távolságok áthidalására a legújabb információs és kommunikációs technológiákat használják, így koordinálni és irányítani tudják a gyors és pontos információáramlást, valamint az egyre bonyolultabb rendszereket.

Mindezen okok miatt ma is jelentős változásban van a gazdaság szereplőinek értékrendszere (Szegeci–Prezenszki, 2003).

Porter a vállalati értékláncok összekapcsolódását *értékrendszernek* nevezte el (Porter, 1991). Ezzel lerakta az ellátási lánc koncepció elméletének az alapjait. Az értékrendszer egyesíti a beszállító, a gyártó vállalatok, az értékesítési csatorna és a végső fogyasztó értékláncát.

Porter szerint a szállítók a késztermék-előállítóknak továbbítják a nyersanyagokat és az alkatrészeket, akik értéknövelést hajtanak végre, majd a következő lépcsőben a kereskedők járulnak hozzá a termék vagy szolgáltatás értékének gyarapításához. Végül ez a folyamat a végső felhasználónál ér véget. A *2.számú ábra* az értékláncot kibővítve, a kapcsolódó folyamatokat is bemutatja.

2. számú ábra.



Az értéklánc kapcsolódó folyamatai

Forrás: Porter, 1991

Porter megállapítja, hogy a rendszer eredményessége attól függ, hogy a teljes lánc kimenete milyen mértékben képes megfelelni a végső fogyasztó igényeinek. A vállalatnak arra kell törekednie, hogy minél nagyobb végső fogyasztói értéket állítson elő, és a vevőket maximálisan partnerként kezelje.

A vállalati értékláncok összekapcsolódása az értékrendszer, ami tulajdonképpen az ellátási lánc koncepció elméletének az alapja. Ebből az elméletből kiindulva a logisztikához kapcsolódó tudományterületeknek ilyen típusú kiterjesztését a szakirodalom **ellátási lánc menedzsmentnek**

nevezte el.³ Az elméleti kialakítás s a gyakorlati megvalósítás első példái az Egyesült Államokhoz kötődnek.

1.2. Az ellátási lánc fogalmi megközelítései

Napjainkban az ellátási lánc többféle fogalmi meghatározásával is találkozhatunk, mivel – mint az előzőekben láttuk –, egy viszonylag friss fogalomról van szó.

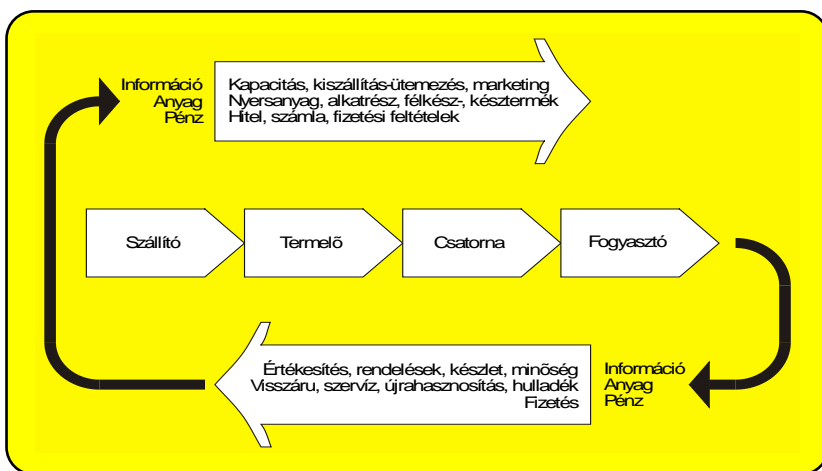
A Supply Chain Council⁴ 1997-ben az ellátási lánc fogalmát a következőképpen határozta meg: „Az ellátási lánc minden olyan tevékenységet magában foglal, amely a termék előállításával és kiszállításával kapcsolatos, a beszállító beszállítójától kezdve a végső fogyasztóig bezárólag. A négy fő folyamat – a tervezés, a beszerzés, a gyártás, a kiszállítás –, amely az ellátási láncot meghatározza, magában foglalja a kereslet-kínálat menedzselését, az alapanyagok és alkatrészek beszerzését, a gyártást, az összeszerelést, a készletezést, a rendelés-feldolgozást, a disztribúciót és a végső fogyasztóhoz való kiszállítást.”
(<http://www.supplychaincouncil.com>).

Az ellátási lánc tehát egymással összefüggő folyamatok és erőforrások összessége, amely az alapanyagok beszerzésével kezdődik és a végtermék fogyasztóhoz való leszállításával végződik. Újabb értelmezések szerint az ellátási lánc nem ér véget a felhasználónál, hanem az eszköz teljes életútját végigköveti. A hadseregen belül kiváló példa erre – mint ahogyan a bevezetőben is utaltam erre – az amerikai repülőgép hordozók és anyahajók életútja, ahol a teljes életciklust megtervezik, és a folyamat a szolgálati idejét letöltött hajóroncsként való feldolgozásáig vagy újrahasznosításáig tart. Nem véletlenül hívják életciklus tervnek, mivel ez valójában a „születéstől” a „halálig” tart. Hasonló gondolatokat találtam *Szegedi–Prezenszki* munkájában, ahol az ellátási láncot a természet biológiai körforgásához hasonlítják (*ld. 3. számú ábra*).

³ Az ellátási lánc menedzsmentről a <http://www.supplychain.hu>, a <http://www.supplychaintoday.com> és a <http://www.cscmp.org/AboutCSCMP/Definitions/Definitions.asp> oldalakon bővebb információk olvashatók.

⁴ A Supply Chain Council non-profit szervezet, amelyet 1996-ban 69 vállalat alapított Pittsburghben. Jelenleg több mint 700 tagja van, melyek között vállalatok, kutatóintézetek, egyetemek, tanácsadó cégek, szoftverházak képviseltetik magukat.

3. számú ábra.



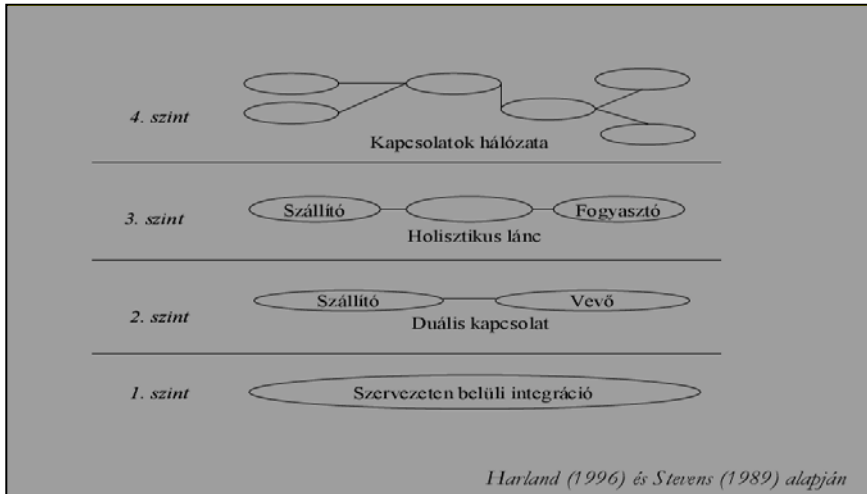
Áramlások az ellátási láncban

Forrás: Szegedi–Prezenszki, 2003.

Felfogásuk szerint az ellátási lánc menedzsment megközelítés hangsúlya azon van, hogy a vállalathatárok csupán mesterséges határok az ellátási lánc menti anyag- és információáramlásban, és a végső cél a teljes lánc teljesítményének fokozása. Ezért lényeges feladat a tevékenységek, folyamatok vállalaton belüli és vállalatok közötti oly módon történő integrációja és koordinációja, hogy a folyamatok a vállalatok határain minél simábban lépjenek át.

Harland és Stevens is hasonló elmélettel közelítette meg az ellátási lánc témakörét (Szegedi-Prezenszki, 2003), de az ő elképzelésük azon alapult, hogy különböző szinteket állítottak fel. Az első szinten az alapokat a szervezeten belüli integrációhoz kapcsolták. A szintek növekedésével a vállalati kapcsolatok folyamatosan bővültek, aminek a végeredménye a kapcsolatok hálózata, vagyis esetünkben egy ellátási lánc hálózat lett. Az elméletük vázlatát a **4. számú ábra** szemlélteti.

4. számú ábra.



Az ellátási lánc szintjei

Forrás: Szegedi-Prezenszki, 2003.

A fenti elméletek mellett fontos még kiemelni azt az elgondolást, amely szerint az értékteremtő tevékenységek hosszabb összefüggő láncolatot képeznek.⁵

1.3. A katonai támogatási lánc NATO szerinti értelmezése

Mint az előzőekben láttuk, számos definíció létezik az ellátási láncra és az ellátási lánc irányításra. A legtöbb az ellátási lánckereskedelmi alkalmazásából ered. A következőkben néhány olyan definíciót mutatok be, amelyet a NATO értelmezett, hogy a későbbiekben a szövetségen belüli logisztikai folyamatokat a polgári szférához hasonlóan még hatékonyabban kezelje és irányítsa. Dr. Réger Béla a témára vonatkozó elgondolása-it, értelmezéseit egy tanulmányban tette közzé „*Supply Chain Manage-*

⁵ Az ellátási lánc folyamat típusainak ismertetéséhez Dr. Réger Béla *Ellátási lánc menedzsment – Supply Chain Management (SCM)* című ZMNE BJKMF-en tartott előadását használtam.

ment (SCM) developments in NATO Nations and Recommendations for a NATO SCM Concept” címmel.⁶

A tanulmány szerint egy **ellátási lánc** (ellátási vagy logisztikai lánc) lefedi a teljes teret a gyártó, ellátó és a vevő között, amelyben áruk, szolgáltatások és információk mennek keresztül mindkét irányba.

Az **ellátási lánc irányítása** az előre és visszairányuló kapcsolatok irányítása ellátókkal és vevőkkel, hogy magasabb rendű értéket közvetítsenek a vevőknek kisebb költségekkel az ellátási lánc egészére vonatkozóan (vö. Porter-féle értéklánc modell).

A tanulmány megfogalmazásában az **ellátási lánc irányítás** felöleli a tervezést és minden olyan típusú irányítási tevékenységet, amely magába foglalja az előállítás, a beszerzést, átalakítást-anyagfeldolgozást, és minden logisztikai irányítási tevékenységet. Kiemelt módon szintén magába foglalja a koordinációt és az együttműködést a folyamatban résztvevő partnerekkel és elemekkel, akik a szállítók, a közvetítők (disztribútorok), harmadik terület szolgáltatói, és a vevők lehetnek. Lényegében az ellátási lánc irányítás integrálja a kereslet-kínálati gazdálkodást a cégeken belül és azokon keresztül.

Hasonlóan a polgári szféra megfogalmazásához a NATO tanulmány is kialakítja a saját elgondolását az ellátási hálózatra. Megfogalmazásában egy **ellátási hálózat** ideiglenes és térbeli folyamatok módszere, amelyeket vállalati csomópontoknál és disztribúciós kapcsolatokon keresztül valósítanak meg, amelyek értéket adnak a vevőknek a termékek gyártásán és szállításán keresztül. Ez összegzi az üzleti kapcsolatok általános állapotát, amelyekben minden típusú anyagokat, eszközöket, felszereléseket (munkafolyamat alatt álló felszerelések, eszközök és anyagok úgy, mint a késztermékek) átalakítják, és mozgatják különböző értéknövelő pontok között, hogy maximalizálják a fogyasztó részére az értékhozzáadást. Az ellátási lánc egy ellátási hálózat speciális formája, amelyben a nyersanyagokat, a félkész termékeket és a késztermékeket úgy szerzik be kizárólagosan, mint terméket egy folyamat láncolatán keresztül.

⁶ Supply Chain Management (SCM) developments in NATO Nations and Recommendations for a NATO SCM Concept – Az ellátási lánc menedzsment (SCM) fejlesztései a NATO nemzetek körében és ajánlások a NATO ellátási lánc menedzsment koncepció részére. NATO Study Paper, 2006.

A NATO katonai támogatási láncra vonatkozó további elképzeléseinek bemutatását adja a **“NATO Operations Support Chain Management Concept – Executive summary”** című tanulmány.⁷ Az előző dokumentumhoz hasonlóan, de fogalmazásbeli eltérésekkel taglalja az ellátási lánc és ellátási lánc irányítás, valamint az ellátási hálózat fogalmakat.

Megfogalmazása szerint az **ellátási lánc** egy speciális esete az **ellátási hálózatnak**, amelyekben a feldolgozatlan nyersanyagok, félkész termékek, közbenső-közvetítő anyagok, és a késztermékeket kizárólagosan megtermelik, mint termékeket, egy folyamat a láncolaton keresztül, amelyik ellátást végez az egyiktől a másikig.

Az **ellátási lánc irányítás** a termék és információ áramlás integrált tudománya a kezdeti erőforrásokon keresztül a végfelhasználókhöz történő kiszállításig. A kulcstevékenységek szorosan egymás mögött vannak ebben a folyamatban, beleértve a beszerzést, gyártási-előállítási tervet, rendelési folyamatot és teljesítést, leltározás irányítást, szállítást, elosztást (disztribúciót) és ügyfél szolgálatot. A koncepció szerint létfontosságú, hogy optimalizálják az erőforrásokat, és hogy elkerüljék az eredménytelenséget és szakszerűtlenséget, hogy elérjék az ellátási hálózat megkívánt működési szintjét. Vezetési egysége elősegíti az erőfeszítés egységét, és meghatározza a kijelölt NATO parancsnokot, akit a nemzetek felhatalmaztak, és aki felelős a mindent átfogó tervezésért, a koordinációért és egy expedíciós művelet végrehajtásáért.

2. A műveleti támogatási lánc irányításának elvei és összehasonlításuk a jelenleg használatos NATO logisztikai ellátási elvekkel

2.1. A műveleti támogatási láncirányítás fejlesztések és ajánlások

A NATO a szövetségen belüli nemzeteknek a **Supply Chain Management (SCM) developments in NATO Nations and Recommendations for a NATO SCM Concept**⁸ című, 2006-ban kiadott tanulmányában

⁷ NATO Operations Support Chain Management Concept - Executive summary – NATO műveleti támogatási lánc management koncepció – Végrehajtásra vonatkozó összefoglaló. ACT 1st Draft, 5 April 2006.

⁸ Supply Chain Management (SCM) developments in NATO Nations and Recommendations for a NATO SCM Concept – Az ellátási lánc menedzsment fejlesztések a NATO nemzeteknél és ajánlások a NATO Műveleti támogatási lánc Menedzsment koncepciókra. NATO Study Paper, 2006.

elemzi az ellátási lánc irányításával kapcsolatos elveket és a logisztikai környezetet, valamint ajánlásokat fogalmaz meg a nemzetek számára. Mindezt a misszió, válságreagáló, békefenntartó és minden típusú katonai műveletek vonatkozásában teszi, ahol a logisztikai ellátás az egyértelmű alapja a műveletek megkezdésének, végrehajtásának és sikeres befejezésének. Meglátásom szerint ez az ajánlás a műveleti támogatási lánc irányításának elvi és logisztikai tartalmán kívül burkoltan az egységesítés, a közös *„műveleti támogatási lánc irányítás nyelvét”* is szeretné elsajátíttatni a nemzetekkel.

A katonai támogatási lánc irányításban a logisztikai folyamatok inkább a biztos hozzáférhetőség és készenlét felé orientáltak, semmint a költséghatékonyság felé. Különösen kitelepítési helyzetekben a legnagyobb érték, és a szolgáltatások, valamint anyagok hozzáférhetőségének időzítése prioritást élvez a költségmaximalizálással szemben. A logisztikai struktúrát a katonai követelményekhez igazítják és nem pusztán a költségek szempontjából, habár ezek az aspektusok egyre fontosabbá válnak a nemzeti költségvetések megszorításai és megvonásai tekintetében. A hálózatot és a struktúrát feladatorientálttá teszik a katonai követelményeknek megfelelően, és ezek nehezen cserélhetők fel.

A hadseregen belül korlátozások érvényesek, amelyek a katonai felhasználók speciális jellegzetességeiből származnak. Az ő harci készenlétük korlátozza a költségcsökkentési lehetőségeket, mivel a kijelölt célokot sikeresen kell végrehajtani. Egyszerűbben megfogalmazva: biztosra kell menni.

A gyorsan változó és a globalizációs piacoknak megfelelően a manedzsereinek a döntéseiket valós időben kell meghozniuk. Egy cég nagyobb kockázatnak van kitéve és meg is bűnhődik, ha rossz döntéseket hoz (például egy értékes vevő elvesztése, vagy a cég profitjának csökkenése). Ezért fontos az, hogy minden információval gyorsan és pontosan rendelkezzenek.

A mai katonai műveletek expedíciós természetének megfelelően erős hasonlóság van az előbb említettekhez, ami egy katonai parancsnok felelőssége ezen a területen. Neki továbbá szüksége van alapvető információkra olyan gyorsan és pontosan, ahogy csak lehetséges, hogy a döntéseit meghozza. Mindazonáltal a szakszerűtlenség és a járulékos költségek a fő különbség, amit meg kell fontolni a rossz döntések, vagy a hiányzó információk következményeként. *A hadseregben ez nem a haszon egy részének az elvesztéséről szól, hanem a katonák életéről, amit közvetlenül veszélyeztethet.* Beláthatjuk, hogy ez a legnagyobb felelősség.

A katonai logisztikai szakértők szerint a **NATO-ban az ellátási láncot három különböző láncra lehet felosztani. Az első láncban** gyors de alacsony volumenek mozgatják az árucikkeket, mint pl. az élelmiszert, gyógyszert és ruházatot – a kereskedelmi világban a Wal-Mart-al és a Sears-al egyenértékű. A **második láncban** lassabb, de nagyobb volumenek szállítják a fő összetevőket, mint a fegyverrendszerek, amelyek megkövetelik a fenntartást és a javítást hosszabb időszakon keresztül. A Boeing és a Caterpillar lenne a kereskedelmi megfelelője ennek a láncnak. A **harmadik lánc** a kitelepítési lánc, amelyekben a hadseregnek nagyobb számú csapatokat és anyagokat kell mozgatnia rövid idő alatt, és feltehetően nehéz körülmények között. Ennek a láncnak nincs kereskedelmi megfelelője.

Az új fegyverrendszerek egyre többe kerülnek. Az alkatrészek a költségek egy részét képezik. Ha a tartalék alkatrészeket nem lehet javítani a helyszínen, akkor szükséges, hogy hazai bázisra vagy a gyártás helyszínére visszaküldjék őket javításra. A missziók változó feladatai folyamán néhány elem felhasználása nem válik szükségessé, és vissza kell tudni azonnal küldeni, hogy újra felhasználják egy másik műveletben, vagy gyakorlat alkalmával. Egy megfelelő irányítással ezen árukészletek hazajuttatásával csökkenteni tudják, vagy el tudják kerülni a felesleges eszközök és áruk beszerzését.

A hadsereg a termékek szélesebb körével foglalkozik, mint a kereskedelmi hálózat tagjai. A hadsereg széles körű raktárkészletének a komplexitását le lehet írni egy háznak a felépítésével, vagy egy városéval a raktárkészleten keresztül. A hadseregnek valójában ezt kell tennie, és élni abban a városban, amit létrehozott, és fenntartani azt, amikor a kitelepítési környezetbe mozgatják.

2.2. A jelenlegi NATO NRF logisztikai elvek összehasonlítása a NATO támogatási lánc menedzsment koncepcióval

2.2.1. A NATO műveleti támogatási lánc management koncepció

A NATO műveleti támogatási lánc menedzsment koncepció létrejötte, első megfogalmazása 2006 áprilisára tehető, amikor is egy NATO tervezési konferencia keretében⁹ bemutatásra került, mint az eddigi NATO műveletek által kialakult tapasztalatokból nyert elgondolás arra, hogy mi-

⁹ NATO ACT 1st Draft, 5 April 2006.

ként lehetne egy még optimálisabb logisztikai ellátási rendszert létrehozni. *Az elméleti és a gyakorlati alapok a polgári szférában már megteremtődtek, de az igazi munka valójában ezeknek az elveknek a NATO logisztikai ellátásába való átültetését jelentette.* Meglátásom szerint ez még egy nem teljesen letisztult rendszer, és biztos vagyok benne, hogy a jövőben is folyamatos változáson fog keresztül menni, szorosan igazodva a NATO műveletek és az abban résztvevő nemzetek követelményeihez. Mozgékonyabb és rugalmasabban reagáló logisztikai műveletek szükségesek, hogy ellássák a NATO erők változtatását, váltását a statikus hazai hagyományos erőktől a külföldön állomásozó erőig, és a NATO reagáló erők felállítására. Habár felismerték azt, hogy egy-egyedül mindent felölő NATO hadműveleti támogatási lánc (OSC) tudná a legjobban teljesíteni a követelményeket, az is valószínű, hogy a jövőbeni NATO hadműveletek követik azt az elvet, hogy az összetett ellátási lánc a **nemzeti követelményekre összpontosít**. Ez egy komplex ellátási hálózatot hoz létre, amely óvatos és felelősségteljes vezetés-irányítást igényel. Mindezt azért, hogy biztosítsa a leghatékonyabb hadműveleti támogatási lánc irányítást (OSCM). Alapvető fontosságú az, hogy az ellátási források, melyek az **egyesített műveleti területre és területről** áramlanak, tükrözzék a művelet szükségleteit, és a felvonultatott erők parancsnokának ellátásra vonatkozó követelményeit. (NATO, 2006).

2.2.2. A NATO műveleti támogatási lánc irányítás lehetőségei:

A NATO hadműveleti támogatási lánc irányítás lehetőségei széleskörűek. Irányítania kell az ellátási források folyamatát a ki- és behajózási NATO kikötőbe (POD, POE) való érkezéstől (vagy ahol az ellátási források először kerülnek NATO fennhatóság alá) egészen a frontvonal felhasználóig. **Minden ellátmányi forrás folyamatos ellátását irányítania kell, beleértve a személyi állományt a műveleti területen belül.** A komplex tevékenységek széles skáláját szükséges vezetnie, beleértve az ellátmányi források mozgását javításra és újraelosztásra. Meg kell fontolni a fő ellátási láncban résztvevők szükségleteit úgy, mint az orvosokkal és műszaki erőkkel történő ellátást. A műveleti támogatási lánc irányításának koncentráltan kell működnie a művelet összes mozzanatában.

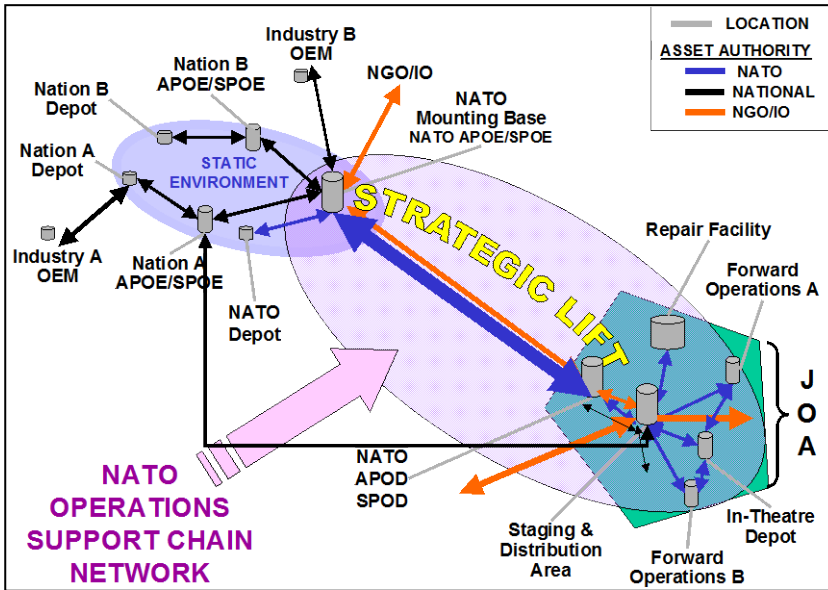
Végül pedig tudnia kell irányítani egy folyamatosan változó-fejlődő műveleti terv környezetében, valamint a műveleti területen kitelepített végző erők parancsnokának követelményváltozásainak megfelelően. Ennek az irányítási folyamatnak átláthatónak kell lennie a NATO és a nemzeti rendszer felhasználói részére a folyamat vezetési és műveleti szintjén egyaránt.

A **teljes ellátási forrás láthatóságának (TAV)** egy művelet során elengedhetetlen, hogy biztosítsa a legjobb megoldást az ellátási források hiányosságainak a felszámolására (beleértve úgy az utánpótlási ellátást, mint a forrás újraelosztást). Ez megköveteli a műveletileg fontos ellátmányi források széles skálájának egyedi azonosítását és az automatikus azonosítási technológiák alkalmazását (pl: rádiófrekvenciás azonosítás: RFID), hogy elérjük és létrehozzuk az ellátmányi források közel valós idejű információs bázisát. Az ellátmányi forrásokat a **műveleti támogatási lánc**on keresztül nyomon kell követni, építkezvén a jelenleg használatos NATO küldemény nyomon követési képességre. Ez a képesség monitorozza az ellátási láncot, az elérési utat, azonosítja az ellátási csomópontokat és a szűk keresztmetszeteket vagy elakadásokat. Az ellátási források birtokosainak rendelkezniük kell speciális adatkövetelményekkel – amely a műveleti ellátási kapu (OSG) által azonosított – a NATO számára, hogy képes legyen megvalósítani a **műveleti támogatási lánc irányítását (OSCM)**. **A műveleti támogatási láncot (OSC) egy részletes és hatékony általános prioritizálási rendszernek kell irányítania**, amely engedi a jogos irányítását az ellátási forrásoknak, amikor a nemzeti prioritási irányítás NATO fennhatóságba megy át.

A legnagyobb hangsúly a NATO expedíciós műveletein és a NATO reagáló erők (NRF) későbbi fejlesztésén belül generálta a szükségletet a NATO logisztikai megközelítésének, felfogásának jelentős átdolgozásához. **A NATO fejleszti és használja az ellátási láncot a folyamatban lévő műveleteihez (pl. Afganisztánban)**. A NATO jelenlegi koncentrációja a források láthatóságán van azokon, amelyek szállítás alatt állnak, és amelyek már a műveleti területen vannak. **A fenntartási követelmények tervezésében**, a személyzet váltása és még a NATO által birtokolt eszközök életciklus is fontos szempont és terület, amely jelenleg még nincs megfelelően részletezve.

A műveleti lánc általános leírását az 5. számú ábra mutatja.

5. számú ábra.



A NATO műveleti támogatási lánc általános leírása

(Forrás: NATO ACT 1st Draft, 5 April 2006. 8. p.)

Az ábrán belül a következő jellemzők vannak kiemelve:

- a) A nemzetek használhatják mind a saját műveleti támogatási láncukat, mind pedig a NATO műveleti támogatási láncot, különböző típusú felszerelésekre vagy különböző helyeken (pl. a saját műveleti támogatási lánc az egyesített műveleti területre és a NATO műveleti támogatási lánc az egyesített műveleti területen belül).
- b) A nemzetek ipari háttére elhelyezett felszereléseket a nemzeti behajózási kikötőkbe (POE), vagy közvetlenül a NATO behajózási kikötőkbe (POE) (vagy valójában közvetlenül a kapcsolódási pontokba az egyesített műveleti területen keresztül a körülmények függvényében).
- c) A nem kormányzati szervezetek (NGO) erőforrásai szintén a NATO műveleti támogatási láncot használhatnák, azonban ezek

az erőforrások maradnának a nem kormányzati szervezetek (NGO) fennhatósága alatt.

- d) A NATO műveleti támogatási lánc kiterjed a NATO behajózási kikötőkbe (POE) való belépéstől, az előretolt hadműveleteken keresztül, az egyesített műveleti területen és a műveleti területen történő javítási képességekig.

2.2.3. A NATO hadműveleti támogatási lánc alapelvei:

A 2.2.2.pontban megfogalmazott szempontok tükrében most nézzük meg, hogy a NATO az ellátási láncsal kapcsolatban milyen alapelveket fogalmaz meg (NATO, 2006):

1. A műveleti támogatási láncon belüli információknak láthatónak kell lenniük a műveletekben résztvevők számára.
2. A műveleti támogatási lánc legyen összetett és rugalmas a lehetséges műveletek spektrumán keresztül.
3. A műveleti támogatási láncot a műveleti és taktikai felhasználók követelményei vezetik.
4. A következőzetes műveleti támogatási láncot a hadművelet összes fázisában mindenütt használni kell.
5. A műveleti támogatási lánc ellát minden biztosítási területet, beleértve a műszaki, egészségügyi és a civil szolgáltatói ellátási támogatást.
6. A műveleti támogatási lánc nem irányít és ír elő nemzeti rendszereket vagy folyamatokat.
7. A forrásokat és a lehetőségeket a NATO NAMSA biztosítja, és ott használják fel, ahol ez lehetséges és fontos.
8. A műveleti támogatási lánc elég rugalmas, hogy összeegyeztesse mindkét, a „*tőlem*” és a „*neked*” logisztikát, ha szükséges.
9. A „*reachback*”-en és a támogatási technológiára helyezik, a hangsúlyt. Ez erősíti a logisztikai képességet és segít, hogy az optimális logisztikai létszámot biztosítsa műveleti területen.
10. A műveleti területen jelen van nem kifizetődő és előállított logisztikai tevékenység.

11. Megtörténik az erőforrásaival kapcsolatos teljes parancsnoki jogkör átadása a NATO parancsnoknak, alárendelés (TOA) a NATO erők egyesített parancsnokának, így támogatja a logisztikai parancsnokság (egység) fogalmát a műveleti szinten.
12. Többnemzetiségű logisztikai struktúrákat és eljárásokat ott alkalmaznak, ahol műveletet végrehajtók vannak, és az előnye előre látható.
13. A fent említett elveknek megfelelően a sajátos nemzeti ellátási láncok folytatják a műveleteket a NATO felelősségi körzeten (AOR) belül, de fenntartják a minimum szükséges hatékony és hathatós logisztikai műveleteket.
14. A minimum követelmény minden nemzet részére magában foglal egy műveletet, amelyben ők ellátják a kitelepítést végző erők parancsnokát a készleteik átláthatóságával és hozzáférhetőségével a műveleti támogatási lánc követelményei szerint – így ellátván a kitelepítést végző erők parancsnokát, hogy koordinálja és prioritizálja a szükséges erő kifejlesztését.
15. Minden résztvevő nemzet a műveleti támogatási láncba veti a bizalmát és hajlandó megbízni a szomszédos ellátási láncban más nemzet vagy szervezet által.

2.2.4. A NATO hadműveleti támogatási lánc koncepció és az MC 0526 „Az NRF műveletek logisztikai támogatásának alapelvei” dokumentum különbségei:

A NATO jelenlegi logisztikai ellátási elveinek legfrissebb dokumentuma az **MC 0526 „Az NRF műveletek logisztikai támogatásának alapelvei”**. Ez a dokumentum az **MC 319/2 „A NATO logisztikai alap- és irányelvei”**-nél újabb, de speciálisan a NATO reagáló erők logisztikai támogatás irányelveire vonatkozik. Az összehasonlításához, a két elmélet esetleges különbségeinek felvázolásához ezért az utóbbit használom.

A dokumentumok célja

A két dokumentum összehasonlításának kezdéseként vizsgáljuk meg a célt, ami életre hívta a dokumentumokat. A **NATO műveleti támogatási lánc koncepció** célja, hogy felvázoljon egy fogalmi szerkezetet a NATO logisztikai műveletek irányításához, egy szerkezetet, amelyet arra fejlesztettek ki, hogy csökkentse a jelenlegi logisztikai ellátási működési mec-

hanizmus vele járó feleslegeket és veszteségeket, miközben növeli az ellátási folyamatok hatásfokát és hatékonyságát.

A dokumentum áttekinti a működési mechanizmust a komplex irányítási követelmények elkezdéséhez, amelyet a NATO hadműveleti támogatási lánc irányítás terminológia felismert. A dokumentum a műveletek ellátásának az irányítására koncentrálna, speciálisan a NATO ellátási láncot támogatja, de elfogadva a sokrétű ellátási lánc létezését (elsődlegesen a nemzetekre koncentrálna), hogy kialakítsa az ellátási képességek hálózatát.

Nem szándék az, hogy ez az elv duplikálja a folyamatban lévő logisztikai átalakító erőfeszítéseket a NATO-ban és a szövetséges nemzettekkel, valamint az egymással kapcsolatban lévő munkákat olyan területeken, mint a stratégiai felvonultatás, fogadás, állomásoztatás és előrevonás, integráció (**RSOMI**), vagy a teljes ellátási forrás láthatóság. A koncepció felhasználja a kereskedelem legjobb üzleti gyakorlatát, ahol ez lehetséges és alkalmazható.

Az **MC 0526** „Az **NRF műveletek logisztikai támogatásának alapelvei**” megfogalmazásában a cél, hogy „egy koncepcionális keretet biztosítson az **NRF** műveletek logisztikai támogatására, illetve megfelelő rugalmasságot adjon a parancsnokok számára a sajátos jellegű műveletek tervezéséhez, miközben részletezi azt a megfelelő **műveleti követelmény rendszert (SOR)**, a **műveleti irányelveket (OD)**, egyezményeket és szabályzókat. Ez a koncepció tartalmazza az **NRF** logisztikai támogatási követelményeit, szervezetét és funkcionális területeit a lehetséges **NRF** műveletek spektrumában, beleértve az **NRF** és a **CJTF** műveletek közötti átmenetet. Nem cél a már jóváhagyott, és a teljes NATO erők egészére vonatkozó doktrína ismétlése, hanem inkább azokat a területeket hangsúlyozza, ahol eltérés mutatkozik az **NRF** sajátos műveleti követelményei, és a jelenleg érvényben lévő logisztikai doktrína között. Nem tesz kísérletet a vezetés-irányítás kérdéseinek megoldására, amely ugyan a témához kapcsolódik, de kívül esik az **NRF** logisztikai támogatásának hatáskörén.”

A megfogalmazott céloknak megfelelően egyértelműen látszik, hogy míg az **MC 0526** a meglévő struktúrák és logisztikai szabályzók sorozatát állítja az **NRF** logisztikai műveleteinek a háttérébe, addig a műveleti támogatási lánc ezt a meglévő struktúrát szeretné apró lépésenként optimalizálni. Mivel a két legfrissebb NATO logisztikai dokumentumról van szó, így örömmel tapasztaltam, hogy már az **MC 0526** is nagyfokú rugalmassággal kezeli az öt megelőző **MC 319/2** a NATO alap és irányel-

veit tartalmazó dokumentumot és szándékaiban egyértelműen a folyamatok optimalizálása és a specializálódás felé vezet.

Ezek után térjünk rá a műveleti támogatási lánc és az **MC 0526**-os dokumentum logisztikai irányelveinek vizsgálatára. Ezen részeket pontokba szedve vizsgálom ezzel is érezhető különbséget téve a részletek között. Összehasonlítási módszerként az egyes témakörökön belül először a NATO műveleti támogatási lánc adott témával kapcsolatos értelmezését mutatom be, majd szorosan utána az **MC 0526** dokumentum álláspontját ismertetem. A magyarázó részek mutatják be a két elgondolás esetleges különbségeit és azonosságait.

Az információ láthatósága

A NATO ellátási lánc szerint alapvető, hogy a vezetési képesség biztosítsa a pontos, közel valós idejű információt a helyszínen és a helyszínről, valamint a belépő ellátási források státuszát és tartózkodását a NATO műveleti támogatási láncban. Ez a képesség már ismert a **teljes ellátási forrás láthatósága (TAV)** által. Amikor összekapcsolják a teljes erőforrás láthatósággal, a hadműveleti támogatási lánc irányítás megkapja a lehetőséget, hogy jelentősen nagyobb előnyökkel lássa el a NATO parancsnokot, mint csupán a műveleti támogatási lánc vezetése. Ez biztosítja az alapot sok **logisztikai közös műveleti elgondoláshoz (LOGCOP)**, és ez teszi lehetővé egy sokkal hatékonyabb és időszerű adat és erőforrás-bevitelt a **NATO műveleti tervezési folyamatába (OPP)**, és ami talán még fontosabb, hogy lehetőséget ad a NATO parancsnoknak, hogy meghatározza a saját képességét, valamint tegyen valamit a hiányosságai megszüntetése érdekében. **A 6. ábra vázolja a környezeti struktúrát. A kulcsmomentumok a következők:**

- a) Az ábra vázolja az általános NATO műveleti támogatási lánc vázlatot.
- b) Az ábra megmutatja, hogy honnan érkeznek az információk erőforrásokról (teljes ellátási forrás láthatósága **(TAV)**), küldemény nyomon követési **(CT)** rendszerek, nemzetek felhasználási adatai, civil szolgáltatói ellátás és NATO raktározási irányítási rendszerek, NATO műveleti tervezési folyamat kimenő adatai és a parancsnokok prioritásai).

jövőben a teljes körű eszközrálátás¹⁰ magában foglalja az eszközkövetést, és megnöveli a logisztikai *információáramlás kezelésének rendjét* a NATO és a küldő nemzetek között, továbbá lehetővé teszi a parancsnok számára, hogy maximálja a hadszíntéren lévő összes eszköz alkalmazását, beleértve a harcoló csapatok, az egészségügyi biztosítás és a beszállítók által alkalmazott eszközöket is.

Többnemzetiségű logisztikai struktúrákat és eljárásokat ott alkalmaznak, ahol műveletet végrehajtók vannak, és az előnye előre látható.

A gyakorlat már bebizonyította azt, hogy egy következetes logisztikai megközelítés szükséges a lehetséges NATO műveletek teljes spektrumán keresztül bezárólag a humanitárius támogatáson és műveleti irányításig. Mindkét oldalról azonban nagyon valószínű az, hogy a NATO műveletek támogatást kapnak a NATO reagáló erők (NRF) hadrendbe állításával úgy, mint a vezetés a kitelepíthető egyesített különítményben (DJTF), az irányítási folyamatokat fejlesztik, hogy támogassák a nagyobb volumenű és hosszabb időtartamú Szövetségi Többnemzetiségű Összhaderőnemi Harci Kötelék (CJTF) műveleteket, amelyek egy kitelepíthető egyesített különítményi (DJTF) műveletté tudnak fejlődni. Sőt ezeket, a folyamatokat kezelni kell egy teljesen felszerelt NATO nemzetközi erővel, vagy egy erőt magában foglaló nemzeti csapatokkal, amelyeket az ő logisztikai szervei infrastruktúrájuk és folyamataik támogatnak.

Az **Egyesített Logisztikai Támogató Csoport (JLSG)** birtokolni fogja a hadműveleti támogatási lánc irányítás képességeinek teljes terjedelmét, hogy közvetlenül alkalmazza a befolyását a műveleti támogatási lánc műveletek felett, és a közvetlen C2 fennhatóság felett, és számos személy felett, aki irányítja azt.

Az **MC 0526** megfogalmazásában a legtöbb szituáció megköveteli a több-haderőnemi erők telepítését és logisztikai támogatását. Az NRF műveleti követelmények optimális logisztikai támogatást követelnek. A többnemzeti megoldások optimalizálják a hadszíntér logisztikai erők és eszközök nagyságát, és arra bátorítják a nemzeteket, hogy lecsökkentsék a nemzeti támogató elemeket (NTE), amelyek csak a több-nemzeti lo-

¹⁰ A „Teljes körű eszközrálátás” fogalma kidolgozás alatt áll az Eszközkövető Munkacsoport által. Használata itt egy általános jövőbeni képességet jelent, amelyik a hadszíntéri eszközökről egy széleskörű rálátást biztosít a PK számára az elérendő cél érdekében.

logisztika által nem biztosított funkciókat szolgáltatnák. Valójában, a többhaderőnemi, és több-nemzeti hadszíntér logisztika növelni fogja a teljesítőképességet a hatékonyság feladása nélkül, és elkerüli a nemzetek közötti versenyzést. Lehetővé teszi a parancsnok számára, hogy a műveleti követelmények teljesítése céljából oda biztosítsa a megfelelő erőforrásokat, ahol az a legszükségesebb. Annak érdekében, hogy az **Összhaderőnemi Erők Parancsnoka (JFC)** optimálisan használhassa a logisztikai erőket, a csapatoknak megfelelő szervezetszerű logisztikával és az ahhoz kapcsolódó vezetési struktúrával kell, hogy rendelkezzenek, amelyik megfelelően képes megtervezni és koordinálni a hadszíntér logisztikai ellátását, valamint fenntartja az eszközök láthatóságát. Egy **Összhaderőnemi Logisztikai Támogató Csoport (JLSG)** létrehozása helyettesíteni fogja a **Többnemzeti Összhaderőnemi Logisztikai Központot (MJLC)**.

A közös felhasználók ellátása, és a kereszt-kiszolgálású termékek, és támogatások biztosítása műveleti szinten kell, hogy megvalósuljon. Az alábbi funkciók, és anyagok vonatkozásában célszerű lehet a több-nemzeti logisztikai együttműködés: Víz és élelmezési ellátás; harcjármű javítás; több-nemzeti összhaderőnemi csapatmozgást koordináló egység; hadszíntéren belüli szállítás; ellátás, elosztás; V. anyagosztály raktározása; üzemanyag raktározás és ellátás; szerződés-kötés; egészségügy (beleértve az egészségügyi kiürítést); táborépítés, fenntartás és igazgatás; szállítmány átrakó egységek.

A forrásokat és a lehetőségeket a NATO NAMSA biztosítja, és ott használják fel, ahol ez lehetséges és fontos.

A NATO műveleti támogatási lánc koncepció szerint sajátosan néhez terület a kitelepített erők parancsnokságának, hogy kijelölje és kiutalja az erőforrásokat a nemzetektől, hogy megfeleljen a műveleti tervnek. Ahogy körvonalazódott a vállalás, részben azt feltételezte, hogy a hadműveletek megindítását megelőzően az egyéni nemzetek és a NATO egyet fog érteni milyen és melyik erőforrásokat helyeznek át a műveleti fenntarthatóság alatt, és melyek utánpótlási ellátással. Minél nagyobb az előzetesen elért megállapodások szintje, annál nagyobb lesz a műveleti támogatási lánc irányításának a képessége, hogy hatásosan, eredményesen működjön. Ha az utánpótlási ellátásról egyetértés lenne a résztvevők között, akkor az egy összetett képesség lenne, hogy beazonosítsuk a magas prioritású követelményeket, és átgondoljuk a harctéri ellátási megoldásokat a szolgáltatókon és a nemzeteken keresztül. Ez a megoldás kifizetőbb és hatásosabb lenne, mint a hazai nemzeti ellátásra alapozott hosszantartó és drága ellátási megoldások. További lépésként a hadműveleti támogatási lánc irányítás és a műveleti készletek teljes átláthatósága, nyomon kö-

vetése egyesítve lehetővé tudná tenni a készletek szélesebb körű használatát, így támogatva a **NAMSA COMMIT** kezdeményezést. A **NAMSA** általi eszközök beszerzése mindenképpen egy központosításra enged következtetni és azt a célt szolgálja, hogy ezzel rövid és hosszú távon egyaránt költségeket takarítsanak meg.

Az **MC 0526** dokumentum nem említi a **NAMSA**-t az egységes ellátmány nemzetek részére történő biztosításban. Ez a dokumentum a közös felhasználók ellátása, és a kereszt-kiszolgálású termékek, és támogatások biztosítását műveleti szinten kezeli. Az előző pontban is említett funkciók, és anyagok vonatkozásában viszont célszerűnek tartja a többnemzeti logisztikai együttműködést, melyet a nemzetek közösen végeznének.

A nemzetek erőforrásainak parancsnoki jogkörének átadása a NATO parancsnoknak, át-alárendelés (TOA) a NATO erők egyesített parancsnokának, így támogatva a logisztikai parancsnokság (egység) fogalmát a műveleti szinten.

Az ellátási ügyek többségében a források át-alárendelésen (**TOA**) mennek keresztül, amely a parancsnoki jogkör átadását jelenti a NATO parancsnoknak, azonban bizonyos körülmények között a források fennhatósága maradhat a NATO ellátási lánc irányítás hatáskörén kívül is. Azoknak az erőforrásoknak, amelyek elhagyják a NATO műveleti támogatási láncot, a határ definiált, úgy mint: „*az érkezés a NATO kitelepített behajó-zásikKikötőből (POE) néhány sajátos erőforrásra*”. Ahol ez alkalmazható, az megköveteli, hogy a parancsnoki jogkör átadás a NATO parancsnoknak, át-alárendelés (**TOA**), ezeket az erőforrásokat adja a tulajdonosának, és a NATO-nak legyen meg a képessége, hogy megkapja az iránymutatást a célállomáson és az erőforrások mozgásának az időzítését az **egyesített műveleti területtől (JOA)**. A megkövetelt adatcsoportok és pontok, amelyeknél alkalmazzák őket, és amire vonatkoznak, még mindig meghatározottak; azonban ezek módosulni fognak a számtényező függvényében. Ezek a tényezők magukba foglalják: az erőforrások típusát, az erőforrások hatósági irányítását és intézkedéseket a parancsnoki jogkör átadásnak a NATO parancsnoknak, át-alárendelésnek (**TOA**), a NATO-nak az erőforrásra, az erőforrások tulajdonlására, az erőforrások lehetséges javíthatóságára, az erőforrás alapvető használati információira és arra, hogy az erőforrások fizikailag hol lépnek be a NATO műveleti támogatási láncba.

Az **MC 0526**: Az egyik terület túlértékelése a másik terület alulértékelését okozhatja. Az extrém eltérések és a túlbiztosított logisztikai tá-

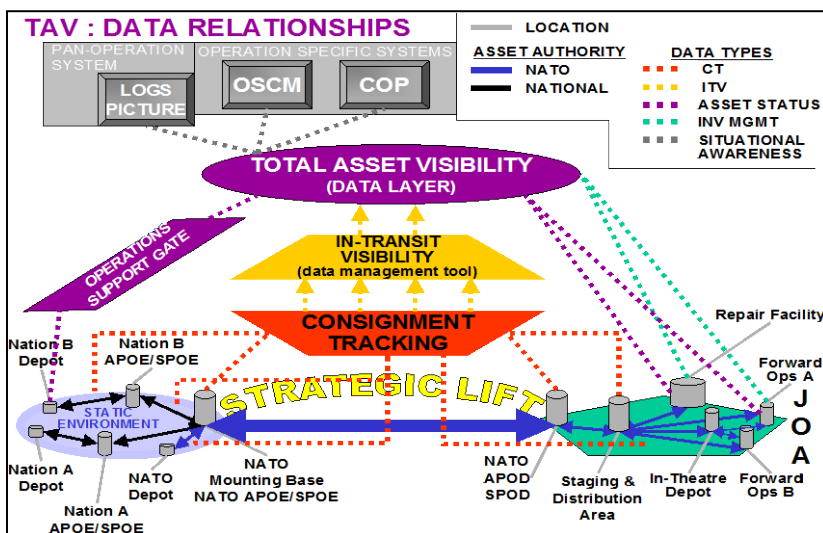
mogatás megakadályozása érdekében – figyelemmel az **MC 319/2**-re – a NATO parancsnoknak újraelosztási jogköre lehet a logisztikai erőforrások felett (személy, eszköz, szolgáltatás, ellátás) az **NRF** fenntartási képességét megvalósító több-nemzeti műveleti vezetés (**OPCON**) során. Kivételes körülmények között – amennyiben ezt az át-alárendelési nyilatkozat (**TOA** message) nem korlátozza – a NATO parancsnok irányíthatja a nemzeti logisztikai erőforrások újra elosztását, hogy ezzel elkerülje az előre nem látott hiányosságokat. Ez a hatáskör nem a szokásos nemzeti készlet-hiányok kiküszöbölésére szolgál, hanem egy lehetőség arra az esetre, ha az, az adott feladat végrehajtása érdekében nélkülözhetetlen. A fenti hatáskör alá került logisztikai erőforrásokat a lehető leghamarabb, amikor azt a műveleti helyzet lehetővé teszi, a fogadó nemzet pótolja, vagy amennyiben az érintett nemzetek abban megegyeztek, akkor visszatéríti.

A nemzetek és a NATO megegyezhet egy fokozatos át-alárendelésben is (**TOA**), hogy ez által biztosítsák a NATO parancsnok részére a megfelelő logisztikai vezetést (**LOGCON**), amely magában foglalja az **NTE**-ek helyi és hadszíntéren belüli mozgását, valamint a kijelölt egységek prioritizálását azzal a céllal, hogy a megfelelő **NTE**-től kapják a logisztikai támogatást. Hacsak az külön nem került írásban engedélyezésre (**át-alárendelési levél/TOA letter**), akkor a NATO parancsnoknak – az előzetesen megállapított feltételeket és körülményeket kivéve – nincsen joga a **NTE**-ek által birtokolt nemzeti erőforrások újra történő elosztására.

A minimum követelmény minden nemzet részére magában foglal egy műveletet, amelyben ők ellátják a kitelepítést végző NATO erők parancsnokát a készleteik átláthatóságával és hozzáférhetőségével, így ellátva a kitelepítést végző erők parancsnokát, hogy koordinálja és prioritizálja a szükséges erőikifejtést.

Teljes ellátási forrás láthatósága (**TAV**) egy művelet során alapvető fontosságú és biztosítania kell a legjobb megoldást az ellátási források hiányosságainak a megoldására (beleértve úgy az utánpótlási ellátást, mint a forrás újraelosztást). Az ellátmányi forrásokat a műveleti támogatási láncon keresztül nyomon kell követni, építkezvén a jelenleg használatos NATO küldemény nyomon követési képességre. Ez a képesség monitorozza az ellátási láncot az elérési utat, azonosítja az ellátási központok tevékenységét és a szűk keresztmetszeteket vagy elakadásokat. A logisztikai közös műveleti elgondolás (**LOGCOP**) lehetővé tesz egy sokkal hatékonyabb és időszerű adat és erőforrás-bevitelt a NATO műveleti tervezési folyamatába (**OPP**).

7. számú ábra.



Műveleti készletek teljes átláthatósága, nyomon követésének adatkapcsolata a NATO műveleti támogatási láncon belül

(Forrás: NATO ACT 1st Draft, 5 April 2006. 10. p.)

Az **MC 0526**-os dokumentum megfogalmazásában nagyon hasonló az ellátási lánc menedzsment koncepció elgondolásához, mégis eltérést mutat a két koncepció a tekintetben, hogy a műveleti támogatási lánc az eszközök teljes átláthatósági információit közvetlenül a logisztikai közös műveleti elgondolás (**LOGCOP**) megtervezésére is felhasználná. Az **MC 0526**-os dokumentum szerint a NATO parancsnoknak a logisztikai eszközök rendelkezése feletti megnövelt jogköre hasonló mértékű növekedést követel meg a rálátás és átláthatóság vonatkozásában, valamint a logisztikai műveleteknél is. A növekvő logisztikai információs menedzselési képességek még pontosabb és időszerűbb jelentési rendszert kívánnak, amely alapvetően szükséges a parancsnok számára a jogkör gyakorlásához. A teljes körű eszközrálátásról megfogalmazott rendet az előzőekben már ismertettem.

A dokumentum az eszközök láthatóságának a fontosságát is hasonlóan látja. Hangsúlyozza, hogy a valós idejű, azonos/közös logisztikai rálátás nagyobb rugalmasságot biztosít a parancsnok számára, valamint nagyobb gyorsaságot, mozgékonyaságot a csapatok számára. A logisztikai

információs kezelés kritikus jelentőséggel bír az elosztáson alapuló fenn-tartási rendszeren belül.

Következtetés

Az előbbieken bemutatott tíz szempont alapján kimondható, hogy a NATO műveleti támogatási lánc koncepció és az MC 0526 irányelvek az alapvető logisztikai ellátási kérdésekben megegyeznek. Ez a vizsgált területek többségében megvalósul. Az eltéréseknél pedig a cél szinte mindig közös volt, csak az oda vezető utat látták másképp a koncepciók kidolgozói. Ennek az egyezőségnek az okát abban látom, hogy a NATO műveleteinek logisztikai ellátása fokozatos változásokon megy keresztül. Azt is mondhatnánk, hogy mindig az új és újabb kihívásoknak próbál megfelelni. Az állandó tanulási és a szakmai kihívásoknak való megfelelés a mozgatórugója a műveleti ellátási feladatok mind magasabb szinten történő kidolgozásának és végrehajtásának. Ez természetesen egyre specializáltabb és integráltabb ismereteket igényel, és valószínűleg ez az oka annak, hogy ezek a dokumentumok időben eltérnek egymástól, de a folyamatos logisztikai követelményeknek való megfelelés érdekében finomodnak, új módszereket és eljárásokat alkalmaznak.

3. A NATO műveleti támogatási lánc menedzsment koncepció elveinek gyakorlati alkalmazása

3.1. A NATO műveleti támogatási lánc menedzsment koncepció gyakorlati alkalmazása

A NATO műveleti támogatási lánc menedzsment koncepció gyakorlati alkalmazása sok helyen még csak a tervezés szintjén létezik. Természetesen a koncepció is bemutat néhány gyakorlati példát az ellátási lánc irányításával kapcsolatban. A konkrét példák bemutatásával próbálom az elméletet a gyakorlatba átültetni, felvázolva a NATO elképzeléseket egy eset különböző variációira.

Első példa: Fenntartás és támogatás a készletcserén keresztül.

A hadszíntéren elérhető készletek láthatóságának megfelelően minden felhasználó számára lehetséges lesz a készletek cseréje egy „*ahogy szükség van rá*” alapon. Ha a prioritások szükségessé teszik és a hadszíntéri készletek megengedik, egy „*hadszíntéri készletcserét*” vagy „*hadszíntéri újraelosztást*” lehet kezdeményezni. Ezt úgy lehet leírni, mint „*A egység*”, aki tárolja a szükséges készletet, teljesíti a „*B egység*” igényeit.

Figyelembevéve ezt egy valódi folyamat szemszögéből, akkor nincs különbség aközött, ha mindkét egység ugyanabból a nemzetből való, vagy ha nem.

Ha egy nemzet igényelt egy erőforrást megfelelő igényprioritással, lehetséges, hogy azt az erőforrást ugyanazon nemzet másik egysége, vagy egy másik nemzet által biztosítják. Ilyen körülmények között a NATO műveleti támogatási lánc menedzsment a műveleti készletek teljes átláthatósága nyomon követésén keresztül megvizsgálja az utánpótlási ellátás lehetőségét. Az **Egyesített Logisztikai Támogató Csoportot (JLSG)** (vagy a **Többnemzetiségű Összhaderőnemi Logisztikai Központot (MJLC)**, ha elérhető) a NATO műveleti támogatási lánc menedzsment rendszere informálná és intézkedne, hogy elrendezze a készletcserét és az ezzel összefüggő műveleti mozgásokat. Az igénylő egység elhelyezne egy igényt a raktárkészlet irányítási rendszerében, és az egyik rendszerrel, vagy a kézi irányítással biztosítaná az újbóli ellátást a támogató egységnek. A nemzet teljesítené az igényt ugyanazon a prioritási szinten, és újra ellátnák a saját egységeiket. A meglévő szállítmányt a hadszíntérre küldnék, és az adat bejutna a műveleti biztosítási/támogatási kapuba, és az eredetileg ellátó egységet újra ellátnák erőforrással. Hacsak nem választanak egy másik elintézési módot, akkor a költségek megegyeznek az eredetileg igénylő nemzet követelményeivel.

Mint egy hadszíntéri készletcsere, a beérkező szállítmányok újraelosztását el lehet rendelni. Ha van egy előre elrendezett/átgondolt fenntartási folyam a harctérről, és van egy csere a prioritásban a kitelepítést végző parancsnok műveleti szükségleteinek megfelelően, egy újraelosztás szükségessé válhat. *Például* ha „**B egység**” egy igényt eszközöl, akkor ezt megfontolják, mint a legmagasabb prioritást a műveletben. A szállítmányt már elküldték a hazai nemzeti ellátó bázisról – amelyiket a NATO műveleti támogatási lánc menedzsment meghatározott – és az két napon belül érkezik. Mindez idő alatt a kitelepítést végző parancsnok veszélyességi, fontossági súlypontja megváltozott és az „**A egység**” lett most a legmagasabb prioritású egység. Ennek az egységnek ugyanaz az igénye a szándékának a fenntartására, de az ő szállítmánya nem volt tervezve, és még hét nap, hogy megérkezzen. A NATO műveleti támogatási lánc menedzsment rendszer áthelyezi a szállítmányt (**B egységét**), hogy először teljesítse az „**A egység**” követelését, és az „**A egység**” eredeti szállítmányát használják, hogy teljesítsék a „**B egység**” igényeit.

Második példa: Fenntartás és támogatás a civil szolgáltatói ellátás vagy a befogadó nemzetén keresztül.

Ha a prioritás és a helyzet engedi, a NATO műveleti támogatási lánc menedzsment rendszer teljesíti a fenntartási követelményeket a civil szolgáltatói ellátás (CS) vagy a **Befogadó Nemzeti Támogatás (HNS)** felhasználásával, vagy előzetes megállapodás alapján, vagy ad hoc módon. Az előzetes megállapodások nem újak, és már használták őket a NATO műveletekben. A fő különbség a létező rendszerrel szemben egy nagyobb takarékosági mérték, és az egész erő kifejlesztési szintérré vonatkozó központi megállapodás előnye. Továbbá az ilyen előre elrendezett támogatást, az ellátási lánc és a **Befogadó Nemzeti Támogatás (HNS)** hozzáférhetőségét, a **NATO műveleti támogatási lánc menedzsment** rendszer ellenőrizni tudná ad-hoc módon. Ilyen körülmények között a NATO műveleti támogatási lánc menedzsment rendszer elrendezné zárt koordinációban az igénytámasztó egységek nemzeteivel a szerződéseket az **Egyesített Logisztikai Támogató Csoport (JLSG)** vagy a **Többnemzetiségű Összhaderőnemi Logisztikai Központon (MJLC)** keresztül, mint az ő végrehajtási szerveikkel a hadszíntéren. Újra itt van a *„legmegfelelőbb gazdasági módszer”* elvének használata mindegyik esetre, amelyik vezet, vagy a civil szolgáltatói ellátás (CS)/ **Befogadó Nemzeti Támogatás (HNS)** használatára, vagy a hazai nemzeti ellátási bázison keresztüli ellátás használatára.

Harmadik példa: Fenntartás hazai bázison vagy ipari háttéren keresztül.

A követelmények benyújtása egy egység által a nemzeti ellátási rendszerben egy megszokott fenntartási folyamatot eredményez. Az ellátó (úgy, mint a nemzeti raktár, nemzet ipari kapacitás, ellátási megállapodás, és **NAMSA** stb.) küldi a szállítmányt, vagy a központi NATO elosztó csomópontnak (előre összeállított ellátmány speciális műveletekre), vagy közvetlenül az egyesített műveleti területre. Mindez függ a művelet méretétől, a szükséges szállítási időtől, a prioritási szinttől, és az egyesített műveleti területtel kapcsolatos szállítók elhelyezkedésétől. A szállításnak meghatározott kritériumoknak kell megfelelnie, amelyik magában foglalhatja a feliratozást, címkézést, *rádió frekvenciás azonosítási (RFID)* elemek használatát vagy vonalkódokat a jóváhagyott NATO standardoknak és standard csomagoknak megfelelően. Az ellátók informálnák a hadműveleti támogatási lánc irányítás rendszerét a függőben lévő szállításokról, és a szállítás egy interfészen keresztül belépne a **NATO műveleti támogatási lánc menedzsment** és a **nemzeti ellátási lánc között** a műveleti ellátási kapun. Ezt vagy automatikusan, vagy manuálisan teszi, az ellátó rendszer **IT** rendszerének függvényében.

Attól függően, hogy az erőforrások a NATO műveleti támogatási láncba hová érkeznek, a NATO műveleti támogatási lánc menedzsment rendszer fogja rendezni a szállítást és koordinálja a szállítást, valamint az érkezési időit a NATO rendezésű szállításoknak a műveleti területre.

Összefoglalás

A Magyar Honvédség jelentős létszámban vesz részt a NATO különböző típusú műveleteiben és gyakorlatain. Belátható, hogy ezeknek a katonáknak csak egy része foglalkozik a logisztikai ellátás kérdéseivel, viszont még az alacsonyabb vagy magasabb parancsnoki szinteken lévő vezetőknek is létszükséglete a csapatok logisztikai támogatásának megéléte és annak ismerete. Véleményem szerint ez az, amely miatt a dolgozatban vázolt elvek ismerete elengedhetetlen egy többnemzeti feladatvégrehajtás során.

A NATO a műveletei során a logisztikai és más területekre vonatkozó irányelveinek használatát kiemelten kezeli. A dolgozathoz egyértelműen kitűnik, hogy a jelenleg folyó logisztikai ellátás elvi és koncepcionális volta kevés dologban tér el a NATO műveleti támogatási lánc menedzsment koncepcióban vázoltaktól. A lényegét nem is a különbségek keresésében látom, hanem a változó követelményeknek való folyamatos megfelelésben. Ez a mozgatórugója a NATO logisztikai támogatási rendszer fokozatos fejlesztésének.

Felhasznált irodalom:

1. **Szegedi Zoltán – Prezenszki József (2003):** Logisztika menedzsment Kossuth Könyvkiadó. Budapest, 451 p.
2. **Kortschak, Bernd Helmut (1993):** Mi a logisztika? Szövetségi Ipar-kamara Gazdaságfejlesztési Intézete. Bécs, 144 p.
3. **Dolgos Olga:** A logisztika szerepe a vállalati versenyképességben PhD értekezés, 2000.
4. NATO Operation Support Chain Management Concept ACT 1st Draft, 5 April 2006, 37 p.
5. Supply Chain Management (SCM) developments in NATO Nations and Recommendations for a NATO SCM Concept Study Paper, 2006.

6. The JSC Estimate User's Manual, 36 p.
7. Supply Chain Operations Reference-model Supply Chain Council, 23 p.
8. MC 0526 (Final) Logistics Support Concept for NRF Operations 1 Jul 2005.
9. MC 0526 Az NRF műveletek logisztikai támogatásának alapelvei.
10. MC 319/2 A NATO logisztikai alap- és irányelvei.
11. **Réger Béla – Trembeczky László (2004):** A műveleti felvonulás és befogadó nemzeti támogatás időszerű kérdései a NATO logisztikai doktrína fejlődésének tükrében. Katonai logisztika 2004/2.
12. A nemzetközi missziók logisztikai támogatásának tapasztalatairól szóló konferencia – Budapest, 2005. április 6. Szerkesztette: **Szabados József – Várdai István.** MH Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsnokság. Budapest, 192 p.
13. <http://www.logisztikamenedzsment.hu>, 2006. 09. 21.
14. <http://www.supplychain.hu>, 2006. 09. 09.
15. <http://www.supply-chain.org/index.wv>, 2006. 09. 09.
16. <http://www.supplychaintoday.com/>, 2006. 09. 09.
17. <http://www.supplychainbrain.com/>, 2006. 09. 09.
18. <http://logistics.about.com/>, 2006. 09. 10.
19. Council of Supply Chain Management Professionals: <http://www.cscmp.org/AboutCSCMP/Definitions/Definitions.asp>, 2006. 09. 21.
20. Innovative Collaboration for Competitive Advantage: Third Annual Symposium on Supply Chain Management <http://merc.mcmaster.ca/symposium/SCMSymposium2005.html>, 2006. 09. 20.
21. Supply Chain Management Review: <http://www.manufacturing.net/SCM/index.asp?layout=siteInfoWebzine> 2006. 09. 22.

A KATONAI LOGISZTIKAI BIZTOSÍTÁS GYAKORLATA

A POLGÁRI ÉS KATONAI EGYÜTTMŰKÖDÉS IDŐSZERŰ KÉRDÉSEI

Jároscsák Miklós¹

*A folyóirat előző számában közölt írásom folytatásaként a polgári-katonai együttműködés aktuális kérdéseivel, elsősorban a védelmi igazgatás és a honvédelmi ágazat kapcsolatával foglalkozom. Kiinduló alapként szeretném lerögzíteni, hogy a honvédelem korábban és ma sem a katonai feladatok kizárólagos végrehajtásáról szól, bár ismerünk ilyen nézeteket is. Hatályban lévő honvédelmi törvényünk és a hozzá kapcsolódó jogszabályok pontosan kifejezik, hogy a „**honvédelem nemzeti ügy**”, amelyben a szövetséges és nemzeti katonai erőkön kívül meghatározó szerepe van a társadalomnak, azon belül az állam- és közigazgatás szerveinek, a nemzetgazdaság szereplőinek és a lakosság különböző honvédelmi kötelezettségeiben (hadkötelezettség, polgári védelmi kötelezettség, honvédelmi munkakötelezettség) érintett részének.*

„A honvédelem nemzeti ügy”

*A honvédelemről és a Magyar Honvédségről szóló 2004. évi
CV. Törvény 1. § alapján*



^{1 1} Dr. Jároscsák Miklós nyá. ezredes, HM Védelmi Hivatal főigazgató-helyettes, köztisztviselő.

A honvédelem egymással kölcsönös összefüggésben lévő feladatainak eredményes és költséghatékony előkészítése egyetlen területen sem nélkülözheti a katonai és polgári együttműködést. Ezt az **együttműködést a védelmi igazgatás rendszere** foglalja keretbe, ahol a **feladatok és a szervezetek oldaláról** egyaránt érdemes és szükséges áttekinteni közös tevékenységeinket.

I.

Az ország fegyveres védelmének előkészítése

Az ország külső fegyveres támadás elleni védelmére folyamatosan készülnünk kell annak ellenére is, hogy ezirányú fenyegetettséggel hosszabb távon sem számolunk. A Magyar Köztársaság Alkotmányában az ország függetlenségének, szuverenitásának és területi épségének megőrzése azonban a honvédelemben részt vevők teljes körét kötelezi arra, hogy az ehhez szükséges katonai és civil képességeket kifejlessze, illetve fenntartsa. Ennek konkrét megvalósulási formája a **védelmi felkészítésben** ölt testet.

A védelmi felkészítés országvédelem területén a következő feladatokban van szükség a polgári szféra bevonására:



1. Hadkötelezettség visszaállításának előkészítése

Ezen a területen tekintettel kell lenni arra, hogy a hadkötelezettség Megelőző Védelmi Helyzet és Rendkívüli Állapot kihirdetésekor visszaállításra kerül. Az említett két alkotmányos minősített időszak bevezetésére *külső fegyveres támadás veszélye esetén*, illetve *szövetségi kötelezettségeink teljesítése* érdekében kerülhet sor.

A hadkötelezettség visszaállításának előkészítése a *katonai igazgatási szervek* és a *centrális alárendeltségben működő védelmi igazgatási szervek* együttes tevékenységét igényli, valamint az állampolgárok konstruktív, jogkövető magatartását feltételezi. A közös napi együttműködés gyakorlatában *egészen a jegyzőig lemenően* az állampolgárok tájékoztató-, bejelentési-, megjelenési kötelezettségeivel összefüggő tervezési, szervezési és nyilvántartási feladatokat kell ellátni. Ezen tevékenységi kör aktualitása folyamatosan fennáll.

Úgy ítélem meg, hogy ebben a körben beszámolhatok arról, hogy a Honvéd Vezérkar szintjén az elmúlt időszakban jelentős lépéseket tettünk meg a hadkötelezettség visszaállításához szükséges elvi alapok és tervezési kritériumok megerősítésére. Ez *általánosságban* azt jelenti, hogy a hadkötelezettség visszaállításához kötődő katonai igénytámasztás társadalmi és nemzetgazdasági vonzatai mára teljesen letisztultak, így az előkészítésben érintett védelmi igazgatási szervek a jövőben biztos alapokon folytathatják ezirányú tevékenységeiket.

A hadkötelezettség visszaállításához szorosan kapcsolódik és a jelenleg hatályos **honvédelmi törvény 36. §-ában foglalt** szolgálat alóli mentességgel összefüggésben van a *meghagyás* szabályozása. Ezen a területen a központi védelmi igazgatásnak elmaradásai vannak, amit a honvédelemben közreműködő szervekkel közösen mihamarabb pótolnunk kell, hiszen ez a kérdéskör leginkább területi és helyi szinteken érinti a lakosság és a gazdaság szereplőinek tevékenységét.

2. A Nemzeti Válságreagálási Intézkedési Rendszer országvédelemmel kapcsolatos elveinek alkalmazása

A NATO 2005. év őszen elfogadott **válságreagálási rendszerével (NCRS)** összhangban álló nemzeti intézkedési rendszer *területi és helyi védelmi igazgatás* szintjén történő megismerése és alkalmazásának előkészítése a közeljövő aktuális feladatát képezi. Jelenleg a *megyei-, fővárosi*

védelmi bizottságok bevonásával kidolgozott válságkezelési alapidokumentumok véglegesítése a jogszabályalkotás *egyeztetési eljárás* folyamatában tart.

Ezen a területen *új feladatok jelennek meg* a katonai és a polgári szféra számára, de ezek az új feladatok nem ismeretlenek számunkra, hiszen a NATO által vezetett válságkezelési gyakorlatokon a *központi és területi védelmi igazgatási szervek közösen tevékenykedtek*, majd a tapasztalatokat *közösen* dolgozták fel. Ugyanakkor a védelmi felkészítés éves központi továbbképzésein, illetve információim szerint a *területi és helyi szintű törzsgyakorlásokon* a nemzeti válságreakálási intézkedési rendszer témája kiemelt napirendként szerepelt.

Arra kell felkészülnünk, hogy a *NATO 5. cikk szerinti* feladatokat a *szövetséggel összehangolt válságreakálási rendszerben* kell megoldanunk, ahol az országnak lehetősége van a válságreakálási intézkedések kezdeményezésére, bevezetésére, valamint bevezetés nélkül azokkal történő egyetértésre.

Itt szeretném jelezni – és a későbbiek során már nem térek ki a nemzeti válságreakálási intézkedési rendszer témakörére -, hogy a nemzeti válságreakálás jogszabály tervezete *tartalmazza a válság definícióját*, ami a legszélesebb értelemben átfogja a *katonai-*, illetve a *nem katonai jellegű* válsághelyzetek teljes spektrumát. Ennek megfelelően várhatóan már a közeljövőben *rendelkezni fogunk a NATO válságreakálási rendszerrel összehangban álló nemzeti intézkedési rendszer dokumentumával*.

Területi és helyi szinten a védelmi bizottságok szervezeti összetétele és működési rendje *szervesen illeszkedik a katonai- és más típusú válságok irányítási koncepciójába*, ami alapkövét és egyben garanciáját képezi az e téren jelentkező megelőzési, beavatkozási, valamint követmény-felszámolási feladatok sikeres teljesítésének.

3. Együttműködés a polgári veszélyhelyzeti tervezés területén

A **Polgári Veszélyhelyzeti Tervezés** az ország védelmi felkészítésének egyik fontos területe, melynek fő célja **egyrészt** a nemzeti erőforrások biztosítása a **kollektív** védelemhez, továbbá a **vezetés-irányítás**, a **lakosság védelme**, az **anyagi javak** megóvásának biztosítása. Ide tartozik a **terrorizmus elleni küzdelem** és a **katasztrófa jellegű** események kezelésének **polgári támogatása**.

Másrészt a **Polgári Veszélyhelyzeti Tervezés** keretében történik a **katonai képességek igénybevétele** a polgári szervek által megoldandó védelmi feladatok érdekében.

Fontos kihangsúlyozni, hogy a **Polgári Veszélyhelyzeti Tervezés** funkcionálisan az **egységes honvédelmi rendszer** integráns részét képezi, ami minden szempontból túlmutat a terület katasztrófa-központú megítélésén.

E téren a katonai és polgári együttműködést érintően olyan feladatok jelentkeznek, mint:

- a **Polgári Veszélyhelyzeti Tervezés feladatrendszerének beillesztése** az egységes védelmi igazgatás rendszerébe, **átlátható** kapcsolatrendszer megteremtésével és a katonai (követelménytámasztó) oldal erősítésével;
- **polgári képességek összeállítása** és a katonai oldal részére történő átadása;
- **katonai képességek összeállítása** és a polgári szervek részére történő átadása.

Ezeket a közös feladatokat lebontva, a védelmi igazgatási szervekkel együtt kell tevékenykednünk a védelmi felkészítés előttünk álló időszakában.

4. A légiriasztás feladatainak végrehajtása

Az országvédelemhez kapcsolódó légiriasztási feladatokat, illetve azok végrehajtási rendjét és az abban közreműködő szervek tevékenységét **teljesen új jogszabály** tartalmazza. A légiriasztás elrendelésében, a jelzések továbbításában a katonai és polgári szervezeteknek egymásra épülő feladatai vannak.

Ezen a téren az előkészítés és a felkészülés, valamint a technikai feltételek biztosítása a **gyors és időbeni tevékenységek** végrehajtása érdekében meghatározó jelentőségű. Ehhez szorosan kapcsolódik a **területi és helyi védelmi igazgatási szervek** légiriasztás tárgyában kidolgozott **intézkedési terve**, ami tartalmazza mindazon feladatokat, amelyeket a **katonai és a polgári szféra** együttes tevékenysége útján lehet megvalósítani. A légiriasztás aktuális feladatait ma a **felkészítés** és a **feltételek megteremtése** jelenti.

5. A Befogadó Nemzeti Támogatás (BNT) előkészítése

A hatályos **honvédelmi törvényünk 1. §. (2) bekezdésében rögzíti**, hogy a Magyar Köztársaság nemzeti és szövetségi védelmi képességei fenntartásában és fejlesztésében többek mellett a szövetség segítségnyújtására, valamint a szövetséges fegyveres erők **együttműködésére** épít.

A befogadó nemzeti támogatás tipikusan azon területe az országvédelem előkészítésének és végrehajtásának, ahol az 1990-es évek eleje óta a **Délszláv-válság békés rendezése** folyamatában el nem évülő hagyományai vannak a polgári és a katonai együttműködésnek.

Ezen a területen példaértékű a **NATO** befogadó nemzeti támogatás dokumentumainak nemzeti adaptációja. A központi szervek mellett **első-sorban a területi védelmi igazgatási szervek** tevékenységében foglal el meghatározó helyet a szabályzatok, tervezési-módszertani útmutatások feldolgozása, alkalmazásuk előkészítése, ami területi szinten a befogadó nemzeti támogatás tárgyú **22. számú intézkedési tervben** jelenik meg.

A befogadó nemzeti támogatás országos kiterjedésű előkészítésének feladatait a **Honvédelmi Minisztérium** és a **Gazdasági és Közlekedési Minisztérium** közösen irányítja. Ennek kapcsán elismerés illet valamennyi együttműködőt, a **Magyar Köztársaság Képesség Tervező Katalógusa** összeállításához, valamint a **Befogadó Nemzeti Támogatás Központi Adatbázis** létrehozásához nyújtott segítségéért.

A befogadó nemzeti támogatás **aktuális feladatait** ma a katonai és a polgári tervező szervek közötti együttműködés **erősítése**, a tervezési feladatok **begyakorlása**, továbbá a támogatás nyújtásához felhasználható humán és anyagi erőforrások **megőrzése** együttesen alkotják. Ezek mellett nem feledkezhetünk meg a külhoni feladatokat ellátó katonai kontingensekre irányuló támogatásról sem. A nemzetgazdaság számos területi, illetve helyi képviselője érintett a hazánktól különböző távolságban tevékenykedő állományunk ellátásában, a szükséges utánpótlások időbeni eljuttatásában.

6. Az ország területének hadműveleti célú előkészítése

A **Honvédelmi Törvény** végrehajtására kiadott **71/2006. kormányrendelet 44. §-a** szerint a honvédelmi felkészítés részeként az ország területének hadműveleti előkészítése átfogja mindazon feladatokat, amelyek biztosítják az államigazgatás működéséhez, az ország honvédelméhez és a szövetséges kötelezettségek teljesítéséhez szükséges feltétele-

ket. Ugyanakkor a Magyar Köztársaság *nemzeti biztonsági érdekeit érvényesíteni kell* a terület- és településrendezési elvek meghatározásakor, az infrastrukturális fejlesztési tervek kialakításakor.

Ezen a területen a katonai és a polgári szervek aktuális feladatát jelenti az *országvédelem stratégiai szempontjai* szerint az *új létesítések*, illetve a megszüntetések *tervezés* fázisában történő egyeztetése és az ezzel kapcsolatos kötelezettségek kölcsönös érvényesítése.

II.

A polgári-katonai együttműködés specifikus területei



Az ország külső fegyveres támadás elleni védelméhez kapcsolódó közös feladatok mellett a *honvédelem rendszerében* olyan együttműködést igénylő aktuális feladatok vannak jelen, mint a *terrorizmus elleni küzdelem*, a *kritikus* (vagy új szóhasználat szerint: létfontosságú) *infrastruktúra védelme*, a *nemzetgazdasági erőforrások védelmi célú igénybevételek tervezése*, a *rögzített ipari kapacitások fenntartása*, a *védelem stratégiai tartalékainak kialakítása*, valamint az ezekkel kapcsolatos *szabályozások* elvégzése.

Bár a felsorolt feladatok nem a honvédelmi tárca első helyi felelősségi körébe tartoznak, mégis szükségesnek tartom a *kritikus infrastruktúra védelem*, valamint a nemzetgazdasági *erőforrások védelmi célú igénybevétele területeire egy-egy gondolat erejéig kitérni*.



A kritikus infrastruktúra védelme terén a katonai és polgári szféra közös feladataként jelenik meg a NATO és az Európai Unió által kidolgozott és elfogadott programokhoz kapcsolódva a **Nemzeti Kritikus Infrastruktúra Védelem** programjának kidolgozása és a megfelelő szabályozás előkészítése. Ebben a munkában a területi védelmi igazgatási szervek tevékenyen részt vesznek és felkéréseink alapján a szükséges adatokat biztosítják a központi tervező szervek számára.

Katonai vonalon a Honvéd Vezérkar elvégezte az e területekhez kapcsolódó feladatait, amellyel összefüggő további tevékenységekben együttműködik az érintett polgári szervekkel.

III.

A nemzetgazdasági erőforrások védelmi célú igénybevételének előkészítése



*A nemzetgazdasági erőforrások védelmi célú igénybevételének tervezése a polgári szektorban valósul meg, amelyhez a honvédség igénytámasztó minőségében kapcsolódik. A honvédség minősített időszakos igényei és rögzített ipari kapacitás igényei a **biztosítás oldaláról** jelennek meg a védelmi igazgatási és a nemzetgazdasági szerveknél.*

Ezen a téren **közös feladatunk**, hogy egy reális alapokon nyugvó tervezési rendszert alakítsunk ki, amelynél már figyelembe vesszük a működő piaccgazdaság lehetőségeit.

A honvédség minősített időszakos igényei **mind struktúráját, mind mennyiségét tekintve** változtak, amit az érintettekkel közösen kialakítandó szabályozás kapcsán feltétlenül szükséges figyelembe venni. Igényeink kielégítésének tervezése során **a területi védelmi igazgatási szervek tiszteletet érdemlő munkát végeztek el.**

A nemzetgazdasági erőforrások védelmi célú igénybevételének egyik útja a **gazdasági és anyagi szolgáltatások** teljesítése. A **honvédel-**

mi törvény 35. §-a szerint, ha a honvédelem érdeke más módon nem, vagy nem megfelelő időben és aránytalanul nagy ráfordítással valósítható meg, akkor szolgáltatásokat kell igénybe venni. A honvédelemben közreműködő **katonai és rendvédelmi szervek** feladataik ellátásához a hadkiegészítő parancsnokságokon keresztül igényeket nyújtanak be. Az igénykielégítést – ami átfogja az ingó- és ingatlan vagyontárgyak meghatározott körét és a szolgáltató szektor lehetőségeit – **polgári és katonai együttműködés keretében** kell a nyilvántartásba venni és elő kell készíteni a megyei-, fővárosi védelmi bizottságok részére a kiutaló határozatokat.

A hadkiegészítő parancsnokok jelentései alapján a gazdasági és anyagi szolgáltatások igénybevételének tervezése a **honvédelmi törvény végrehajtási rendelete II. fejezetében rögzített Szabályozás alapján**, az érintett polgári szervekkel szoros együttműködésben valósul meg.

IV.

Honvédelmi ágazati katasztrófavédelmi feladatok teljesítése



A honvédség alapfeladatai között a **honvédelmi törvény 70. §-a szerint** konkrétan szerepel a **katasztrófavédelmi feladatokhoz történő hozzájárulás**. A katasztrófavédelem területén a lakosság és az anyagi ja-

vak megóvása, szükség esetén mentése során mind a múltban, mind a jelenben számítani lehetett a *speciális katonai képességeket* megtestesítő honvédségi erők és eszközök igénybevételére. Ezen a téren a katonai és civil kapcsolatrendszer *különlegesen erős*, jól kiépített és szabályozott keretek között működik.

A honvédség katasztrófavédelmi rendszere minden szempontból *szervesen illeszkedik* az országos katasztrófavédelmi rendszerben funkcionáló szakmai területekhez, biztosítva ezáltal a különböző katasztrófa-helyzetekben a *gyors és hatékony beavatkozás* képességét, valamint az irányítás egységét. Ebben a körben úgy gondolom szükségtelen az elmúlt időszak konkrét katasztrófavédelmi tevékenységeire kitérni, hiszen még mindannyiunkban élénken élnek az ár- és belvízi védekezés, a madárinfluenza pandémia terjedésének megakadályozása és más veszélyhelyzetek közös kezelésének pozitív tapasztalatai.

A katasztrófavédelem területén *folyamatosan kiemelt figyelmet kell fordítani a felkészítésre* és az irányítási, együttműködési feladatok begyakorlására. Ezt a követelményt szem előtt tartva *időről-időre elvégezzük* a honvédelmi ágazati katasztrófavédelmi rendszer egyes elemeinek *tesztelését* és a polgári-katonai együttműködéssel megvalósítandó feladatok *összehangolását*. Katasztrófavédelmi képességeink bemutatására., valamint a bevont szervezetek gyakoroltatására szolgáló kiemelt felkészítési rendezvényeink közé tartozik a közelmúltban lezajlott „*Szöke Lavina*” gyakorlat, valamint a „*Bevetési Irány-2007*” keretében tervezett törzsgyakorlás.

A közös katasztrófavédelmi felkészítés folytatása mellett további aktuális feladatot jelent az *együttműködési területeken újszerűen felvetődő kérdések tisztázása*, valamint a katasztrófavédelmi feladatok végrehajtása időszakában a beavatkozáshoz *szükséges és elégséges honvédségi igény* megfogalmazása, illetve az *igénylési út* pontosan szabályozott rendjének *betartása*. Mindezekkel együtt folyamatosan készen állunk a katasztrófavédelmi képességeinket megtestesítő erőink aktivizálására.

Polgári együttműködési viszonylatok



Záró gondolat

Cikkem második részében a katonai és polgári együttműködés leg-lényegesebb területein természetesen csak nagy vonalakban vázolhat-tam fel a közösen megoldandó, aktuális feladatainkat. Külön nem emel-hettem ki, hogy a honvédség kiképzési feladatai és napi működése során egyre bővülő kapcsolatrendszert ápol a közigazgatási szervekkel, a nem-zetgazdasági szervekkel és a lakossággal. Elég, ha itt arra gondolunk, hogy objektumaink jelentős részét polgári szervek működtetik és őrzik, valamint ellátási szükségleteink jelentős részét a nemzetgazdaság bizto-sítja számunkra.

A honvédség működésének napi gyakorlata is igazolja, hogy *ezer szállal kötődünk a polgári szférához* és szinte teljes egészében betago-zódtunk a társadalmi, gazdasági közegbe.

Napjaink gyakorlatában folyamatosan tapasztalhatjuk az egyre po-zitívabb társadalmi visszajelzéseket és a honvédség irányába kifejezésre juttatott tiszteletet, illetve megbecsülést.

A VÉDELMI IGAZGATÁSI SZERVEK HELYE ÉS SZEREPE A HONVÉDELMI KATASZTRÓFAVÉDELMI RENDSZER SZERVEZETÉBEN

Petneházi Ferenc¹

Ma a polgári és katonai szervek együttműködésének és közös feladat-végrehajtásának valós színtere döntően a katasztrófavédelmi feladatok előkészítése és teljesítése köré csoportosítható. Erről tanúskodik a honvédelmi tárca katasztrófavédelmi terve, amelyben a kijelölt erők vezetési, irányításrendje és az alkalmazás feltételrendszere rögzítésre került. Ebben a feladatrendszerben a katonai erők alkalmazása, az arra történő felkészülés számos ponton érinti a katonai logisztikai szervezetet, aminek kapcsán szükséges és érdemes a honvédségi katasztrófavédelmi rendszerét és abban a védelmi igazgatási szervek helyét szerepét áttekinteni.

1. A védelmi igazgatás szervezete és általános katasztrófavédelmi feladatai

A védelmi igazgatás összetett feladatrendszerében *kiemelt szerepe van a katasztrófavédelmi feladatok* ellátásának. Ezen tevékenységek részletes megvizsgálása előtt az összefüggések megértése érdekében célszerű általánosan megvizsgálni a védelmi igazgatás főbb jellemzőit, fogalmait.

A *védelmi igazgatásról* általánosan megállapítható, hogy az *a köz-igazgatás szerves része*, amely az országvédelem érdekében a társadalom erőit összefogja, ellátja a jogszabályokban meghatározott védelmi felkészítéssel és válságkezeléssel összefüggő központi, területi és helyi feladatokat.

A védelmi igazgatás működését befolyásoló alapszabály – mint minden más államigazgatási feladatnak – a **Magyar Köztársaság Alkotmánya**, amely megszabja a rendszer működési kereteit meghatározó minősített időszakokat, a megelőző védelmi helyzetet, a veszélyhelyzetet,

¹ Petneházi Ferenc alezredes, HM Védelmi Hivatal, 2. sz. Területi mb. igazgató.

a 19/E szerinti váratlan támadás elhárításának időszakát, a szükségállapotot és a rendkívüli állapotot.

A rendszer vezetés-irányításának felépítése „*a honvédelemről és a Magyar Honvédségről*” szóló **2004. évi CV. törvényben** meghatározott honvédelem irányítása szerint működik, mely szerint a honvédelem központi irányítására békében az *Országgyűlés, a köztársasági elnök, a Kormány, a honvédelemért felelős miniszter*, valamint egyes honvédelmi feladatok végrehajtására illetékes miniszter, rendkívüli állapotban pedig az *Országgyűlés és a Honvédelmi Tanács* jogosult. A Hvt. alapján kialakított védelmi igazgatási rendszer gerincét a területi igazgatási szervek a megyei (fővárosi) védelmi bizottságok, alapját pedig a helyi védelmi bizottságok és a polgármesterek képezik. A megyei (fővárosi) védelmi bizottságok a védelmi igazgatási feladatok területi koordinálását végzik.

A megfelelő szakmai tevékenység és szükséges civil felügyelet érdekében a védelmi bizottságok összetétele az alábbi személyekből áll:

- a bizottság elnöke, aki a megyei közgyűlés elnöke, fővárosban a főpolgármester;
- a közigazgatási hivatal vezetője;
- a megyei (fővárosi) főjegyző;
- a megyei jogú város polgármestere;
- az illetékes hadkiegészítő parancsnokság vezetője, képviselője;
- a megyei (fővárosi) rendőrfőkapitány;
- a megyei katasztrófavédelmi igazgatóság vezetője, a fővárosban a fővárosi polgári védelmi igazgatóság igazgatója és fővárosi tűzoltó-parancsnokság parancsnoka;
- az egészségügyi államigazgatási szerv képviselője;
- illetékes környezetvédelmi és vízügyi igazgatási szerv képviselője
- a megyei (fővárosi) védelmi bizottság titkára.

A megyei (fővárosi) védelmi bizottságok a honvédelmi feladatok el látásakor illetékességi területükön – a megye, vagy a főváros területén – összehangolják a polgári védelmi, illetve katasztrófavédelmi tevékenységeket.

A védelmi igazgatás legkisebb szervezeti egységét a **honvédelmi körzetek védelmi feladatait koordináló helyi védelmi bizottság** képezi, mely szervezetben a megyei (fővárosi) védelmi bizottságokhoz hasonlóan mind önkormányzati, mind pedig szakmai vezetők jelen vannak.

A helyi védelmi bizottság összetétele a következő:

- a szervezet elnöke, aki a megyei jogú város, a város, a fővárosi kerület polgármestere lehet;
- a megyei jogú városban, a városban, a fővárosi kerületben a jegyző;
- a honvédelmi körzethez tartozó polgármesterek által megválasztott polgármester;
- a rendvédelmi szervek és a centrális alárendeltségű közigazgatási szervek honvédelmi körzet szerinti illetékes vezetői.

Hasonlóan a területi védelmi igazgatási szervekhez a helyi védelmi bizottság illetékességi területén, azaz a honvédelmi körzetben a honvédelmi feladatok ellátása körében a polgári védelmi, illetve a katasztrófavédelmi feladatok végzését koordinálja.

A védelmi igazgatás alapját a polgármesterek képezik, akik a településük területén irányítják a katasztrófavédelmi feladatok ellátását és a helyi védelmi bizottságok útján kapcsolódnak a területi és a központi irányító szervekhez.

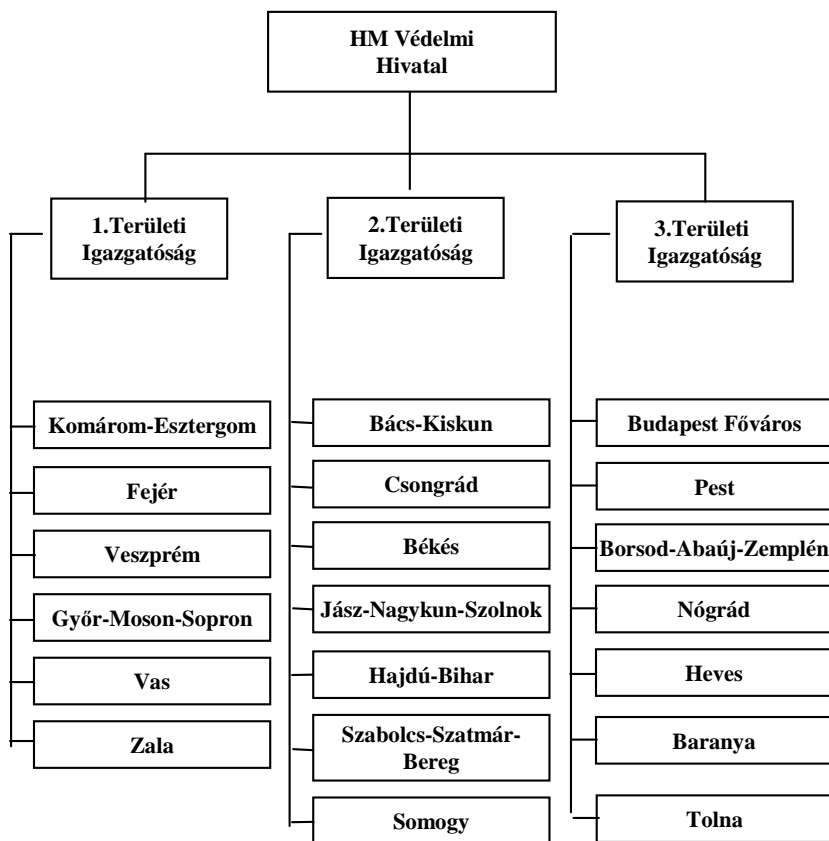
2. A HM Védelmi Hivatal általános tevékenysége a katasztrófavédelmi feladatok ellátásakor

A **HM Védelmi Hivatal, mint a honvédelmi tárcának védelmi igazgatás kormányzati és ágazati koordinálásáért felelős szerve, részt vesz a polgári védelmi és a katasztrófavédelmi feladatok koordinálásában**, mely tevékenységet két időszakra, a felkészülésre és a bekövetkezett események következményeiben való részvételre, vagyis a végrehajtás szakaszára lehet bontani. A szervezet **„a katasztrófák elleni védekezés irányításáról, szervezetéről és a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetek elleni védekezésről”** szóló **1999. évi LXXIV. törvény** és annak végrehajtásáról szóló **179/1999. (XII.10.) Korm. rendelet** alapján közreműködik az országos katasztrófavédelmi feladatok végzésében, továbbá a **„honvédelmi ágazat katasztrófák elleni védekezésének irányításáról és**

feladatairól” szóló **23/2005. (VI.16.) HM rendelet** alapján tevékenyen részt vesz a Honvédelmi Katasztrófavédelmi Rendszer működtetésében.

A **HM Védelmi Hivatal** közvetlenül a **HM államtitkár irányítása alatt működik**, amiért a szervezetre különleges feladat hárul a katasztrófavédelmi feladatok ellátásakor. A szervezet különleges helyzetének másik oka az, hogy a védelmi igazgatás területi szerveinek tagjai a megyei (fővárosi) védelmi bizottságok titkárai – akik a honvédelmi és katasztrófavédelmi feladatok ellátásakor a bizottság elnökének fő szakmai tanácsadói – a **HM Védelmi Hivatal** állományában tevékenykednek. **A továbbiakban vizsgáljuk meg a hivatal tevékenységét a felkészülés és a végrehajtás időszakában.**

A HM Védelmi Hivatal és a megyei (fővárosi) védelmi bizottságok kapcsolata



3. HM Védelmi Hivatal katasztrófavédelmi tevékenysége katasztrófákra történő felkészülés időszakában

A HM Védelmi Hivatal a felkészülés időszakában központi államigazgatási és ágazati tervezési feladatokat végez, készenléti szolgálatot lát el a Kormányzati Koordinációs Bizottság és a honvédelmi katasztrófavédelmi rendszer szervezeti keretében.

A tervezési feladatok végzésekor a hivatal központi államigazgatási feladatai ellátása során közreműködik a katasztrófavédelmi feladatok irányításában és a katasztrófák elleni védekezés szabályozásának kialakításában, véleményezi a katasztrófavédelem területén kidolgozás alatt lévő jogszabályokat. A védelmi igazgatás hírközlési és informatikai rendszerének **K 600 KTIR** működtetése és fejlesztése keretében közreműködik az egységes katasztrófavédelmi célú távközlési és informatikai rendszer kialakításában. 2007 augusztusában a **HM Védelmi Hivatal** vezetés-irányítási rendszerrel kapcsolatos feladatai kiegészültek a védelmi igazgatási szervek **Elektronikus Digitális Rádió-távközlő Rendszeréhez** történő bekapcsolásával, amivel hozzájárult a katasztrófavédelemben résztvevő szervek működési megbízhatóságának növeléséhez.

A felkészítések keretében a **HM Védelmi Hivatal** részt vesz az **ÖTM** által éves rendszerességgel megrendezett katasztrófavédelmi konferenciákon, a **KKB Operatív Törzs** és a **Földrengéselleni Védekezési Munkacsoport** éves felkészítő foglalkozásain, a **HM Tervezési és Koordinációs Főosztály** és az **MH Műveleti Központ** munkatársaival együttműködve közreműködik az **MH Katasztrófavédelmi Operatív Bizottság** szolgálatok féléves felkészítésein.

A **HM Védelmi Hivatal** főigazgatója a **Kormányzati Koordinációs Bizottság** elnökének meghívására tanácskozási joggal, illetve a HM államtitkár megbízásával részt vesz a **Kormányzati Koordinációs Bizottság** féléves feladatsabó ülésein. A hivatal területi igazgatói, tagjai a **KKB Operatív Törzsnek**, amiért a katasztrófák elleni védekezésre történő felkészülés és megelőzés időszakában rendszeresen részt vesznek a **KKB** gyakorlatain.

A **HM Védelmi Hivatal** központi állománya a felkészülés időszakában a **KKB** és a **HKR** készültségének fenntartása érdekében szolgálatot ad a **KKB Operatív törzs**, a **Honvédelmi Ágazati Katasztrófavédelmi Törzs**, az **MH Katasztrófavédelmi Operatív Törzs** állományában.

A hivatal másik fontos feladata a területi védelmi igazgatási szervek felkészítéséhez kapcsolódik. Ezen időszakban a hivatal megyei (fővárosi) védelmi bizottságaiban tevékenykedő munkatársai a megyei védelmi bizottságok titkárai kidolgozzák a védelmi bizottságok katasztrófavédelmi feladatok ellátására kialakított intézkedési terveiket.

Az intézkedési tervek több katasztrófa típusra lettek kialakítva, amelyek a következők:

- ipari katasztrófák elleni terv,
- közérdekű üzem működési zavarának elhárítási terve,
- ár belvíz elleni védelmi terv,
- rendkívüli időjárás következményei elhárításának terve,
- nukleáris balesetelhárítási terv,
- nagyobb járványok elhárításának terve,
- földrengés okozta károk felszámolásának terve.

Mindamellet, hogy a megyei védelmi bizottságok titkárai feladataikat a megyei katasztrófavédelmi feladatok összehangolása érdekében a megyei szervekkel közösen hajtják végre, a terveket pedig a megyei (fővárosi) **védelmi bizottság elnöke**, vagyis a megyei **(főváros polgármestere) közgyűlés elnöke** hagyja jóvá, megállapítható hogy tevékenységüket a védelmi igazgatási keretében a **Honvédelmi Katasztrófavédelmi Rendszerrel** szoros összhangban végzik. Tervezéskor ugyanis a titkár jelentősen közreműködik a Magyar Honvédség, az önkormányzatok, a társadalmi szervek és a rendvédelmi szervek közötti együttműködés megszervezésében.

A területi szerveknél a védekezésre történő felkészülés időszakában jelentős szerepe van a gyakorlatoknak, gyakorlásoknak. A védelmi bizottságok gyakorlásaikat éves rendszerességgel szervezik, amelyek során a katasztrófavédelmi szervekkel történő együttműködés mellett, rendszeresen részt vesznek – **2007. évben „Szőke Lavina”, „Bevetési Irány 2007.”** gyakorlatok – a **Magyar Honvédség Honvédelmi Katasztrófavédelmi Rendszerrel** kapcsolatos gyakorlatain.

4. A HM Védelmi Hivatal tevékenysége a katasztrófák elleni védekezés időszakában

A katasztrófavédelem jellege, több ágazatot is felölelő működése miatt a védekezés során elengedhetetlen a rendszereket és az abban működő elemek közötti együttműködés fenntartása érdekében működő szervezetek tevékenysége. A védelmi igazgatás felépítésének ismeretében megállapítható, hogy ezen szervezetek között a **HM Védelmi Hivatal kormányzati és ágazati kapcsolódásainak köszönhetően kiemelkedő lehetőségekkel rendelkezik**, amiért a katasztrófák elleni védekezés során elengedhetetlen szerepe van a **Honvédelmi Katasztrófavédelmi Rendszer** működtetésében.

Kormányzati szinten a katasztrófák elleni védekezés időszakában a **HM Védelmi Hivatal** főigazgatója a **KKB** elnökének felkérésére tanácskozási joggal részt vehet a **KKB** ülésein, védelmi igazgatási, önkormányzati kérdésekben az üléseken és az ágazati képviseltre történő felkészüléskor segíti a **HM államtitkárt**. A **HM Védelmi Hivatal** képviselteti magát a **KKB Operatív Törzsében** is, amely során támogatja a **KKB** javaslatainak előkészítését, segíti annak működését.

A katasztrófavédelem ágazati területén a **HM Védelmi Hivatal** főigazgatója tagja a **Honvédelmi Ágazati Operatív Törzsnek**. A védekezés során a tárca döntéseinek előkészítésekor a főigazgató javaslatot tesz a védelmi igazgatási rendszer keretében megoldandó feladatokról, folyamatos kapcsolatot tart fenn a védekezésben érintett minisztériumok, autonóm államigazgatási szervek és központi hivatalok, a védelmi igazgatás területi és helyi szerveinek és a honvédelemben közreműködő szervek vezetőivel. *Elemzi a rendelkezésre álló információkat, közreműködik a megyei (fővárosi) védelmi bizottságok hatáskörébe utalt döntések előkészítésében és végrehajtásában.* Az ágazati döntés meghozatala után a védelmi igazgatás honvédelmi katasztrófavédelmi rendszert érintő területén a főigazgató felügyeli a közreműködő szervek tevékenységét, a végrehajtás rendjét. A **HM Védelmi Hivatal** a **HKR** keretében a **KOB** aktiválása után részt vesz annak tevékenységében, a védelmi igazgatás területén a minisztériumokon és a megyei (fővárosi) védelmi bizottságokon keresztül hozzájárul a várható és a bekövetkezett katasztrófák hatásainak felméréséhez, gyűjti és feldolgozza az értékeléséhez szükséges információkat, közreműködik a védekezésbe bevont szervek közötti adatcserében.

A védelmi igazgatás területi szintjén a megyei (fővárosi) védelmi bizottságok titkárai révén a **HM Védelmi Hivatal** közreműködik a kataszt-

rófák elleni védekezés koordinálásban, a védekezés során hozzájárul a közigazgatási szervek a Magyar Honvédség, a rendvédelmi szervek és társadalmi szervek közötti együttműködés megszervezésében. A titkárok előzetesen tájékoztatják az **MH KOB** vezetőjét a várható honvédségi erő igényről, döntés után a **KKB** és az **MH KOB** részére megküldik a védekezéshez szükséges véglegesített igényeket.

5. A HM Védelmi Hivatal és a megyei (fővárosi) védelmi bizottságok katasztrófavédelem területén ápolt kapcsolatai

A **HM Védelmi Hivatal** központilag szervezeten, valamint a védelmi igazgatás területi jellege miatt az országhatárral szomszédos megyék védelmi bizottságai titkárain keresztül közvetve nemzetközi kapcsolatokat ápol a szomszédos országokkal, amely főképpen a katasztrófavédelem területén zajlik.

A **HM Védelmi Hivatal** éves rendszerességgel találkozik a **Horvát Védelmi Minisztérium Védelempolitikai és Tervezési Főosztályával**, mely során az együttműködés a védelmi igazgatás aktuális kérdései megbeszélése mellett egyeztetésre kerülnek a katasztrófavédelem terén történő horvát-magyar együttműködés kétoldalú továbbfejlesztésének lehetőségei is.

A nemzetközi kapcsolatok ápolása keretében a hivatal munkatársai éves rendszerességgel a polgári-katonai együttműködés és a katasztrófák elleni védekezés tárgykörében előadókat biztosít az **EBESZ** keretében működő **RACVIAC** továbbképző központjának a nyugat-balkáni országok szakértőinek tartandó előadásokra.

A **HM Védelmi Hivatal** állományában lévő országhatárral szomszédos megyék védelmi bizottságainak titkárai is törekednek a katasztrófavédelem területén a szomszédos országokkal való együttműködés megteremtésére és megtartására. Az együttműködések legtöbbször megyei szinten megkötött többoldalú regionális nemzetközi szerződésekben valósulnak meg, amelyek közül az alábbiakat lehet kiemelni.

A Duna- Körös Maros Tisza Euró-regionális együttműködés 2003. május 24-én alakult meg Csongrád megye, Békés megye, Bács-Kiskun megye, a romániai Arad megye, Hunyad megye, Krassó- Szörény megye, Temes megye, a szerbiai Vajdaság Autonóm Tartomány részvételével. Az együttműködés katasztrófaelhárító munkacsoportjának vezetője a **Csongrád Megyei Védelmi Bizottság** titkára. A munkacso-

port tagjai félévente beszámolnak a szerzett tapasztalatokról, továbbá projekteket terveznek, további együttműködések kezdeményeznek.

A regionális együttműködések keretében a katasztrófavédelem szempontjából másik fontos határmenti kapcsolat az **Euroregio West/Nyugat Pannónia** keretében alakult meg. Az együttműködés keretében a **Győr-Moson-Sopron, Vas, Zala** megye, továbbá a **Burgerlandi Tartományi Minisztérium Euroregio West/ Nyugat Pannónia** munkacsoport képviselői **2003-ban** állapotok meg arról, hogy katasztrófák esetén együttműködnek, kölcsönösen segítik és tájékoztatják egymást.

6. Összegzés

A **HKR** működésének eddigi tapasztalatait vizsgálva megállapítható, hogy az a jó szervezett felépítésének, vezetési irányítási rendszerének köszönhetően minden esetben hatékonyan támogatta a védekezésbe bevont polgári erőket. A **HM Védelmi Hivatal** a védelmi igazgatás rendszerében, mint a polgári és a katonai szervek közötti összekötő szervezet, a katasztrófavédelmi feladatok ellátásában jelentősen hozzájárult a résztvevők tevékenységének összehangolásához, a megfogalmazott honvédelmi erők alkalmazására benyújtott igények időben döntéshozók elé juttatásához.

*A védekezésben résztvevő erők támogatásán kívül a védelmi igazgatás rendszere támogatta katonai logisztikai szervek működését is. Sok esetben a titkárok az önkormányzatok bevonásával hozzájárultak a honvédségi erők ellátásához, illetve bizonyos esetben a védelmi igazgatás rendszerén keresztül a **titkárok a katonai logisztikai szervek támogatását kérték az önkormányzatok segítése érdekében. Például a 2006. évi árvízi védekezéskor Vácon aggregátorok, Kismaroson világító berendezésekkel és sátrakkal segítették a logisztikai szervek az önkormányzatokat.***

Remélhetőleg a cikk közelebb hozza az olvasó számára mindazon törekvéseket, amellyel a Magyar Honvédség szervezetei hozzájárulnak a katasztrófavédelem országos és helyi jelentőségű feladatai végrehajtásához.

A VÉDELMI ÁGAZAT ÉS A BELSŐ ELLENŐRZÉS

I. RÉSZ.

Bugner Sándor¹

„...a demokrácia központi kérdése az állandó, kölcsönös kontroll, amire azért van szükség, hogy ne jöhessen létre, a társadalomra nézve nagyon veszélyes hatalomkoncentráció...”

(Bibó I: Az európai társadalomfejlődés értelme III. kötet 89. p.)

Az uniós csatlakozást megelőző időnek, illetve magát a csatlakozás körülményeit divatos szóhasználattal az „uniós kihívásoknak” szokás nevezni, ami lényegében a Brüsszelből érkező manifesztált, illetve látens elvárások halmaza volt.

A közpénzek felhasználásának hatékonysága központi kérdés, amely jól tagoltan három feladványt tartalmazott:

1.) Az államháztartás javára teljesítendő különböző fizetési kötelezettségek beszedésének hatékonysága.

2.) A közpénzek felhasználásának hatékonysága, különös tekintettel:

- a költségvetési pénzgazdálkodás gyakorlatára, az e körben jelentkező szabályozási-gyakorlati anomáliák felkutatására;
- közbeszerzésekre;
- a költségvetési támogatásokra, ezek EU konformitására.

3.) Az ellenőrzési rendszer (külső és belső ellenőrzés egyaránt) hatékonysága mind a közbevételek, mind a közkiadások vonatkozásában

¹ Bugner Sándor ezredes, HM Közgazdasági és Pénzügyi Ügynökség, vezérigazgató általános helyettes.

– számvevőszéki ellenőrzés, ennek uniós kapcsolódásai, kormányzati költségvetési ellenőrzés, felügyeleti költségvetési ellenőrzés, – „**üveg-zseb-program**”, stb.

Látható, hogy a részterületek óriási feladatrendszert tartalmaznak, mégis érdeklődésre tarthat számot az ellenőrzési rendszereken belül a védelmi ágazat belső ellenőrzési rendszerének alakulása, helyzete.

Természetesen az anyagi-gazdasági folyamatok elsődleges színtere a katonai logisztika. Mint később látjuk az ellenőrzés kialakulása is az anyagi folyamatokhoz köthető, ott keletkezett és alakult ki.

Milyen okok, motiváció vezethet oda, hogy időnként újra és újra foglalkozunk a témával, esetleg milyen fejlesztési szándékok keletkezhetnek?

Az anyagi folyamatok mintegy megkoronázása a **gazdasági-pénzügyi tevékenység**, amely lényegében rendszerbe foglalja azt, de talán elmondható ez a pénzügyi- gazdasági ellenőrzésről is.

1. Előzmények, az aktualitás kérdése

Jelen korunk katonai gazdasági szektorának szerves részét képező gazdasági-pénzügyi ellenőrzési rendszer együtt fejlődik és változik az államháztartás működésével, összességében napi kihívásoknak kitett, rendszerszemléletű megközelítéssel és módszeresen értékelő tevékenység, amely állandó javításra, módosításra szorul.

A módszeres értékelő, kockázatkezelő, kontroll-monitoring és a szervezati irányítási rendszerek ezeken keresztül javításának tevékenysége, magával a rendszerek létrejöttével, fejlődésével, átalakulásával, majd megszűnésével együtt élő folyamat.

Miért van szükség ellenőrzésre?

Az állam az adófizetők pénzét használja fel, ezért tevékenységében szigorú garanciák szükségesek, hogy a túlnyomórészt közhatalmi alapon megszerzett pénzekkel hatékonyan gazdálkodjon és csak a legszükségesebb mértékben kelljen az adófizetőktől jövedelmüket elvonni. A piacgazdaság kiépülésével párhuzamosan a gazdaságban egyre inkább a verseny, a tőkehatékonyság maximalizálása kerül előtérbe. Az államnak azonban eltérő feltételek között kell gazdálkodnia, a verseny szerepe minimális, a legfontosabb cél, hogy az állam –törvényekben meghatáro-

zott– a feladatok színvonalas ellátásához a lehető legkevesebb forrást használja fel.

Az eltérő célok, továbbá az adófizetők pénzének védelme, a vállalkozásokra vonatkozó eltérő szabályok, elsősorban szigorú, ellenőrizhető, a legfontosabb pénzügyi döntéseket a népképviselői szervek kezébe összpontosító rendszer érvényesítését teszik szükségessé.

A demokratikus társadalmakra jellemző módon, meg kell teremteni az állam közpénzekkel történő hatékony gazdálkodásának garanciáit. Ennek egy átlátható, a nyilvánosság követelményeinek megfelelő, a demokratikusan választott képviselők döntései által irányított és ellenőrzött államháztartási rendszer felel meg.

A közpénzekkel történő hatékony és szabályszerű gazdálkodás biztosítása szükségessé teszi az államháztartási ellenőrzés működtetését.

Az államháztartási ellenőrzésnek elő kell segítenie az államháztartásra vonatkozó jogszabályok betartását, az államot megillető bevételek beszedését, az államháztartási pénzeszközök gazdaságos, takarékos, szabályszerű felhasználását, a központi költségvetés és a zárszámadás megalapozottságát, az államadósság célszerű kezelését, a vagytonkezelés hatékonyságát és szabályszerűségét, a számviteli és bizonylati rend betartását.

Az igazi kihívás elsődlegesen abban mutatkozik meg, hogy a folyamatok szabályozása során, megfelelő előrelátással és az államháztartás adta szabályozó keretek között megvalósul-e és ha igen, az megfelelő-e a Nemzetgazdaság részét képező eszközök és források kezelésének, illetve azzal kapcsolatba hozható tevékenységek elvárható színvonalú ellenőrzésének végrehajtása. Másodlagos, de jelentős tartalékokkal rendelkező kihívás, hogy az egységes módszertani standardok mellett, az egyes ágazatok – ha azonos eszköz és forrás felhasználást is végeznek – más-más strukturális környezetben végzik napi ellenőrzési feladataikat, így az egységes kihívásokra, közel sem azonos válaszok születnek, de maga a szervezeti-, szerkezeti adottságok is tartalmazhatnak az ellenőrzés végrehajtására hatékony megoldásokat.

Az államháztartás hatékony működése érdekében, a mindenkori kormányzat törvényben² és a törvény által biztosított keretek között szabályozza az ellenőrzés rendszerét.

Ezzel összefüggésben, a kutatási téma időszerűségét az is adja, hogy az államháztartás eme hatékony működését megalapozó, az alrendszeret jelentősen érintő és átfogó átalakítási műveletek keretében, kiemelt figyelmet kell fordítani, az egyes ellenőrzési rendszerek működtetésére, az esetleges tartalékok feltárására és felhasználására.

A konvergencia követelmények és az egyensúlyi helyzet megalapozása érdekében végrehajtott és végrehajtásra tervezett taktikai és stratégiai célok között az államháztartás részét képező eszközök és források fokozott védelmét is elősegítő, a védelmi gazdálkodás keretei között, az ágazatra jellemző és az ágazatban megvalósítható célok feltárása, a meglévők bővítése szükséges.

A célok megfogalmazásában kiemelkedő helyet foglal el az a jobbtáji szándék és törekvés, amely elvezethet az ésszerű és takarékos módszerek alkalmazásához, a védelmi ágazatban ismert fegyelmezett, szabályozott struktúra biztosította pozitív lehetőségek kiaknázásához, az ellenőrzési rendszerek még hatékonyabb működtetéséhez.

Vizsgálható azon extern hatások köre, amelyet a Magyar Honvédség, gazdálkodása során biztosít az ellenőrzési feladatok végrehajtásához, azon módszerek és lehetőségek körét, amelyeket az alrendszerek azonos szabályozási környezetében és standardok mellett is eltérően alkalmazhatnak.

A Magyar Honvédség ágazati rendszerében léteznek, vannak olyan eddig ki nem aknázott erőforrások, amelyek az ellenőrzési rendszer szolgálatába állíthatóak.

Milyen célokat tűzhetünk ki az előbbi hipotézisre alapozva?

A védelmi ágazat, jelen korunk gazdasági környezeti kihívásának megfelelő ellenőrzési rendszere ***tartalmának és fogalmának értelmezése***, meghatározása.

² Jelenleg az 1992. évi XXXVIII. Törvény 121. § szerinti tevékenység.

Meghatározni azokat a speciális és eltérő pontokat az ellenőrzés rendszerében, amely a védelmi ágazat sajátosságaira jellemző, és fejlesztésre szorulnak.

Igazolni azt, hogy a védelmi ágazat gazdasági-pénzügyi ellenőrzési rendszere szintentartása és fejlesztése, a fejlesztés jövőbeli irányai, mérhető gazdasági eredménnyel is járhatnak.

Bizonyítani, hogy az államháztartás hatékony működését elősegítő, korszerű ellenőrzési rendszerek, és a védelmi ágazat szükséges, de nem elégséges szinten működtetett rendszerei időszerű továbbfejlesztése lehetséges és szükséges.

Feltárni, hogy az állami szabályozási keretek és korlátok által biztosított ellenőrzési rendszernek, a védelmi ágazatban való megvalósítása további lehetőségeket és kiterjesztést nyújt.

További munkahipotézis, hogy létezik a védelmi ágazat gazdasági-pénzügyi ellenőrzésben olyan belső szervezeti és módszertani erőforrástartalék, amely feltárásával az ellenőrzés hatékonysága bővíthető.

Feltételezem, hogy a hatékonyságot növelő eljárások meghonosítása a védelmi szférában, illetve annak bevezetése nem jár összetett érdeksérelemmel, és az más, plusz erőforrások bevonását nem feltételezi.

A hatékonyság kérdésében a már jól ismert mennyiségi mérőszámokon túl, léteznek, csak a védelmi szférára jellemző hatékonysági mutatók, amelyek kifejezik a hadtudományi kategóriába tartozó eredményesség és a közgazdasági tartalmat viselő ráfordítási rendszerben az ellenőrzési tevékenység hasznosságát.

Milyen munkamódszerek vezethetnek el az eredményekig?

A kutatási téma címbeli kisugárzása a hadtudományi alapkutatási kategóriába tartozik, tekintettel arra, hogy a hadügy fejlődésének távlati kérdéseibe beletartozik a katonai gazdálkodással összefüggő gazdasági-pénzügyi ellenőrzési rendszere fejlődése is.

A haderőépítés időszakában nem elhanyagolható, a béke időszakban az államháztartás részéről reális követelményként megjelenő gazdasági – pénzügyi – ellenőrzési rendszer olyan szintű és tartalmú működtetése, amely elősegíti az elvárásoknak való hatékony megfelelést.

Az *alkalmazott kutatás* jegyei is fellelhetőek a kutatás során, hiszen az alapkutatás során megismert eredmények hasznosítási exlehetőségeinek feltárása is, az ellenőrzési rendszerek honvédségi és csak a honvédségen belüli hasznosíthatósága igénye ezt lehetővé teszi.

A *hadtudományi kutatás* módszertanát tekintve sem beszélhetünk egynemű tevékenységről a témát illetően. Az általánosság foka szerint az *általános módszer* csoportba tartozó, összehasonlító módszerrel kerül megvilágításra néhány összefüggés így különösen az ellenőrzési rendszer működtetésének honvédségi sajátos aspektusai, és a civil szféra egyes vonatkozó gyakorlati kérdései.

Az *általánosság foka szerint* a különös (részleges) módszerek is alkalmazásra kerülnek, hiszen a megfigyelés és analízis, de egyes matematikai módszerek alkalmazása is ide tartozó, és alkalmazott módszer, amennyiben az ellenőrzési rendszerek működése és működtetése, elemzése megfigyelésre kerül, valamint következtetések levonása a matematikában ismert eljárások, számítások segítségük kihívásával valósul meg.

2. Az ellenőrzés kialakulása, fejlődése

Az ellenőrzés az anyagi termelés szükségleteiből keletkezett, azzal együtt fejlődött és jelentősége úgy nőtt, amilyen mértékben társadalmivá vált.

Az ellenőrzés hatóköre a történelem folyamán egyre bővült. Bekerült a kisebb közösségek, társadalmi csoportosulások körébe, majd a közintézményekbe és kialakult a termelésben is. Elsősorban a hadsereg fenntartási költségeinek vizsgálata, majd később a költségvetés felhasználásának és az adófizetési kötelezettség teljesítésének ellenőrzése fejlődött ki.

2.1. Az ellenőrzés fejlődése a rendi társadalomban

Magyarországon a rendi társadalomban találunk először példát arra, hogy külön személyt, a nádort bízták meg központi ellenőrzéssel. A nádor kezdetben a vármegyés ispánokkal egyenrangú volt. Éppen a központi pénzügyi igazgatási, ellenőrzési funkciójából indult ki jogállásának az a fejlődése, amely idővel a vármegyék legfőbb hatóságává és az ország első közjogi méltóságává tette.

A központi ellenőrzési funkciót később a *tárnokok mestere* vette át, akiből a központi pénzügyigazgatás feje és a nádort rangban, tekintélyben követő országos főméltóság lett.

A **Habsburg korszakban** túlnyomóan osztrák hatásra alakult *állam-számviteli és erre épülő államháztartási ellenőrzési* rendszerünk. A monarchia számviteli és ellenőrzési rendszerének kialakításában több időszakot különböztetünk meg. Az első a XVII. század második felétől 1761-ig tartott. Ebből az időből már Európa szerte ismeretes volt az olasz kettős könyvviteli rendszer, amelyet kereskedelmi célra széles körben használtak. A kettős könyvvitel alkalmazását 1717-ben, Ausztriában is elrendelték, de 11 évi sikertelen kísérletezés után abbahagyták.

Mária Terézia 1761. december 23-ai döntésével (amely időpontot a második szakasz kezdetének tekintjük) létrehozta az **Udvari Számvevő Kamarát** (Hofrechnenkammer), amelynek az államháztartás ellenőrzése és a számviteli rendszer tökélesítése volt a feladata. Ezzel megkezdődött a számviteli és az ellenőrzés fejlődésének második időszaka. Az **Udvari Számvevő Kamara** elsősorban az állami leltár felvételét rendelte el és hajtotta végre, majd az összes állami bevételeket és szükségleteket magában foglaló költségvetés és arra vonatkozó záró számadás összeállítására törekedett.

Az ellenőrzés terén 1854-ben történt újabb változás.

A felelős magyar kormány kinevezése után a számviteli és ellenőrzési teendők egyöntetűvé tétele és a fejlődés gyorsítása végett *a magyar és erdélyi állami számvevőségeket* feloszlatták, és minden minisztériumban külön számvevőségeket állítottak fel. *A Pénzügyminisztérium keretében 1868. január 1-jével állami főkönyvelőségi osztályt szerveztek, amely a számadások felülvizsgálatát és az állami ellenőrzést a magyar királyi pénzügyminiszter nevében gyakorolta.* Hatáskörébe tartozott az akkor felállított miniszteri számvevőségek és a többi számvevőség munkájának az ellenőrzése, a havi utalványozási jegyzékek felülvizsgálata. A **Főkönyvelőségi osztály** a **Pénzügyminisztérium** részét alkotta és ennek következtében a pénzügyminiszter, mint a kormány egyik tagja, gyakorolta az ellenőrzést a többi miniszter pénzgazdálkodása felett.

Az ellenőrzés ilyen szervezeti megoldását az országgyűlés szempontjából nem tekintették megnyugtatónak, ezért az 1870. évi XVIII. törvénycikkkel létrehozták a Magyar Királyi Állami Számvevőszéket. Az intézmény nevét az 1914. évi IV. tc. Magyar Királyi Legfőbb Állami Számvevőszékre (LÁSZ) módosította.

Az *igazgatási*, a *szociális*, a *kulturális* intézmények és természetesen a *fegyveres alakulatok gazdálkodása* történt ebben az időben mindössze állami költségvetési keretekben. Az állami ellenőrzés is csupán ezekkel a szervezetekkel foglalkozott.

A költségvetési intézmények szűk körű tevékenységét a számvevőségek ellenőrizték. Működésüket egy 1868-ból származó utasítás alapján kezdték el, és lényegében változatlan hatáskörben dolgoztak egészen 1950-ig.

Vizsgálták az állami vagyon kezelését, az állami pénztárak működését, a vagyonkezelő hivatalok (pl. anyagraktárak) tevékenységét, utalványozási ellenőrzést gyakoroltak, felülvizsgálták a zárszámadást.

2.2. Az ellenőrzés az 1945 utáni években

Az ellenőrzés jellege az adott társadalmi rendszer jellegétől függ. Célja, feladatai, módszerei azokat a sajátos viszonyokat tükrözik, amelyeknek érdekében gyakorolják.

A második világháború utáni időszakban kialakított ellenőrzéseknél az előzőekhez képest a különbség a célok és feladatok tekintetében mutatkozott. Az ellenőrzés elsődleges célja az volt, hogy segítséget nyújtson a társadalmi termelés fejlesztésében, politikai értelemben a „*szocializmus*” felépítésében.

A termelési eszközök társadalmi tulajdonba vétele következtében az ellenőrzési feladatok köre nagymértékben kiszélesedett.

a.) *Az ellenőrzési rendszer első időszaka*

Az ellenőrzési rendszer első időszaka a háború végétől 1949 végéig tartott. Ez idő alatt a múltból örökölt ellenőrzési tevékenységek és alkalmazott módszerek folytatódtak tovább. Az ellenőrzés jogalapját az 1933. évi 4600. ME. sz. rendelet képezte, amely kimondta, hogy a „*köztámogatásban részesülő részvénytársaságok és szövetkezetek állami felügyelet alatt állnak*”. Az állami felügyeletet a Pénzügyminisztérium az erre a célra szervezett „*Felügyelő Hatóság*” útján gyakorolta.

Az első ellenőrzési jogszabály az **1620/1948. sz. kormányrendelet** volt, amely a különböző hatóságok által ugyanabban a tárgyban elrendelt felülvizsgálatok időrendi összeegyeztetése céljából létrehozta a **Közérdekű Vizsgálatok Nyilvántartóját**.

Röviddel később, áprilisban megjelent a **4870/1948. sz. kormányrendelet**, amely a Közérdekű Vizsgálatok Nyilvántartója elnevezést **Állami Ellenőrzési Központra (ÁEK)** változtatta és ennek a szervezetnek a hatáskörébe utalta mindazokat a vizsgálatokat, amelyek az egyidejűleg megszüntetett **Felügyelő Hatóság** jogkörébe tartoztak.

Az **ÁEK** működése nem fejlődött megfelelő színvonalra, mert feladatköre és munkamódszere nem volt összhangban a korszak ellenőrzéssel szemben támasztott követelményeivel. Ezért mielőbb meg kellett szüntetni az ellenőrzés rendszerében fennálló azon hiányosságokat, amelyek az új típusú ellenőrzés kifejlődését hátráltatták. Ezt célozta a **Népköztársaság Elnöki Tanácsának 1949. évi 17. sz. törvényerejű rendelete** a központi állami ellenőrzésről, és az **Állami Ellenőrző Központ (ÁEK)** megszervezéséről, amely megnyitotta az ellenőrzés történetének második szakaszát.

A törvényerejű rendelet szerint a közületi vállalatok ellenőrzése a vállalatok mérlegén és egyéb számadásain, valamint a pénzgazdálkodáson felül kiterjedt a vállalatok egész gazdálkodására.

Gyökeres szemléletváltozás és az ellenőrzés jelentős változása következett. A vizsgálatok középpontjába a termelés került. A revizorok feladata volt:

- Meggyőződni arról, hogy a vállalatok megfelelően, jól teljesíték-e a tervekben előírt feladatokat;
- Megállapítani az esetleges elmaradás okait, és
- Feltárni, hogy milyen hiányosságok akadályozzák a jobb munkát.

A célkitűzés megvalósítása nem ment zökkenőmentesen. Fokozatos változásra volt szükség, amíg kialakult az a módszer, amely a gyakorlatban eredményesnek bizonyult.

b.) Az ellenőrzés átszervezése

Az **ÁEK** 1952-től mentesült a vállalatok évenkénti rendszeres ellenőrzése alól, és azt a feladatot kapta, hogy a népgazdaság fejlődése szempontjából legidősebb kérdéseket, a döntő jelentőségű határozatok végrehajtását vizsgálja.

A vállalatok évenkénti rendszeres ellenőrzését a felügyeleti szervek vették át.

2.2.1. A felső szintű ellenőrzés változásai

A felsőszintű ellenőrzés alakulásának három szakaszát különböztetjük meg.

a.) *Első szakasz: 1952-1955.*

Felsőszintű ellenőrzésről 1952-től beszélhetünk.

Jogalapját az **1952. évi II. törvény** képezte a központi állami ellenőrzésekről. Eszerint a központi ellenőrzés feladatát az **Állami Ellenőrző Központ** látja el új feladatkörrel. Az **ÁEK** feladata, hogy az állami és népi fegyelem megszilárdítása, a dolgozók társadalmi tulajdonának védelme, a népgazdasági tervek végrehajtását szolgáló takarékos gazdálkodás előmozdítása, az ügyek érdemi gyors elintézését akadályozó bürokratikus módszerek kiküszöbölése, és az egyéni felelősség érvényesítése céljából *ellenőrizze*:

- az államigazgatási szervek, valamint az állami vállalatok, intézmények és egyéb szervek termelési, gazdasági és pénzügyi tevékenységét;
- a szövetkezeteket és a társadalmi egyesületeket abból a szempontból, hogy a fennálló jogszabályoknak megfelelően gazdálkodtak-e;
- az állami határozatok végrehajtását.

Feladata volt továbbá, hogy tájékoztassa a Minisztertanácsot az ellenőrzés során szerzett tapasztalatokról és adjon véleményt a Minisztertanácsnak az állami költségvetés végrehajtásáról szóló éves jelentésről.

Az ÁEK ellenőrzése nem terjedt ki a tömegszervezetek működésére, a külügyi szervek diplomáciai tevékenységére, a néphadsereg, a rendőrség, valamint a bíróságok és az ügyészség saját fenntartásukkal kapcsolatos gazdasági és pénzügyi működésén kívül eső tevékenységére.

Az **ÁEK** feladata volt, hogy a vizsgálatok középpontjába a termelés kerüljön és foglalja magában a pénzügyi és gazdasági működés ellenőrzését is.

b.) Második szakasz: 1955-1956.

A felsőszintű ellenőrzés második szakaszának jogalapját az **1955. évi 27. tvr.** az **Állami Ellenőrzés Minisztériumának (ÁEM)** felállításáról és az **1955. évi 28. tvr.** az **ÁEM** hatásköréről teremtette meg.

A tvr. szerint az **ÁEM** ellenőrző tevékenységével segítenie kellett a lakosság anyagi jólétének és kulturális igényeinek állandó emelését.

Az **Állami Ellenőrzés Minisztériuma** 1956. december 31-én megszűnt. A felső szintű ellenőrzés harmadik szakasza 1957-ben, a **népi ellenőrzés** létrehozásával kezdődött.

c.) Harmadik szakasz: 1957-1989.

Az ellenőrzés rendszere ezen időben magában foglalta:

- az állami ellenőrzést;
- a társadalmi ellenőrzést és
- a belső ellenőrzést.

A cikk folytatása a folyóirat 2007/4. számában jelenik meg.

A MAGYAR HONVÉDSÉG PÉNZÜGYI–SZÁMVITELI SZERVEZETE MŰKÖDÉSÉNEK ÉRTÉKELEMZÉSE

I. RÉSZ

Balla Tibor¹

„Az elmélet gyakorlati haszna nem mindig kézenfekvő, mert a mélységekbe világít be, de csak a komoly elméleti elmélyedés képesít a sekélyes és önállótlán ítéletek helyett az élet jelenségeinek komoly és alapos megítélésére. Ezért, ha súlyossá akarjuk tenni szavainkat, az elmélet mélységeitől nem szabad visszariadnunk.”

(Heller Farkas: Közgazdasági Szemle 1925/2).

A Nyugat-magyarországi Egyetem végzős hallgatójaként abban a szerencsében volt részem, hogy megismerkedhettem az értékelemzés lényegével.

Az általam vezetett munkacsoport munkáját, de fogalmazhatók úgy is, hogy eredményeit abból az aspektusból tartom fontosnak bemutatni, hogy költségvetési szerveknél napjainkban még nem szokás az értékelemzésről beszélni, vagy azt alkalmazni.

Az elvégzett elemzésről készített tanulmányban szereplő számok, helyszínek, állítások nagyon közeliek a valós helyzethez, de ami a legfontosabb, az az, hogy milyen úton – módon juthatunk el egy költségvetési szervezetenél is, az értékelemzés gyakorlati megvalósításához, az elemzés haszna méréséhez.

¹ Dr. Balla Tibor ezredes PhD., HM Közgazdasági és Pénzügyi Ügynökség, Vezetés és Programtámogató Igazgatóság, programtámogató osztályvezető, igazgató helyettes.

A terjedelmi okok miatt két (I-II) részletben szeretném bemutatni a témában született folyamatot, biztatva azokat, akik helyzetüknél fogva lehetőséggel bírnak egy „éles” eset végrehajtásához is.

Bevezetés

A Magyar Honvédség gazdálkodása során több támogató tevékenységet vesz igénybe, amelyek anyagi téren elsősorban logisztikai jellegűek (katonai!), míg az államháztartás követelményrendszerének való megfelelés jegyében gazdasági-, pénzügyi-, számviteli szaktevékenységek támogatják a katonai gazdálkodás egészét.

E támogatási rendszerben, nem közömbös az azt végző szervezeti elemek méretei, ezek fenntartásának, működésének költségei, és a rájuk bízott pénzeszközök hatékony és gazdaságos felhasználásának, végrehajtásának módja.

Kézenfekvő a gazdálkodást támogató szervezetek funkció és költség elemzésének módszerével képet alkotni a hasznosság, hatékonyság, gazdaságosság meglétének bizonyításához.

Alapkérdés: a pénzügyi- számviteli (gazdasági) szervezet működési céljában megtalálható szolgáltatás (termék) milyen arányban áll (arányban áll-e?), a felmerült költségekkel, valamint a folyamatos átalakítás, létszámleépítés veszélyezteteti-e a célszerű feladatokat.

Munkahipotézis, hogy létezik a védelmi felhasználások rendszerében olyan kitörési pont, ahol az **erőforrások** az értékelemzés **alkalmazásával belsőleg bővíthető.** Ez nem jelent nagyságrendi változást, hanem a meglévők szélesebb felhasználási lehetőségét, vagy az eredmények bővülését, minőségi javulását eredményezheti.

Feltételezzük, hogy a hatékonyságot növelő értékelemzési eljárások meghonosítása a védelmi szférában nem jár jelentős plusz költségekkel, ugyanakkor a **bevezetéshez** szükséges akarat elmaradása összetett **érdekek sérelmének** a létét feltételezheti.

Ezzel összefüggésben az értékelemzés erőteljes megjelenítésének elsődleges strukturális helye a közgazdasági – pénzügyi – számviteli berkekben keresendő. Azon az alapon, hogy a költségvetési szerv feladat megfogalmazását követően a végrehajtás elsődleges szempontjává

válík az értékelemzés, ezzel együtt a hatékonyság és ez a megvalósítás a katonai gazdálkodás jelentős közreműködésével történik, illetve a védelem reálfolyamatainak nagy része itt befolyásolható.

Ez azt is jelenti, hogy a civil és katonai javak **háborús** alkalmazásba vonása szükségszerűen **nem tartalmaz** akkora hajlandóságot az értékelemzés a költséghatékonyság megítélésére, mint a béke időszakban, valamint a gazdaság háborús felkészítése tervezésében.

A katonai gazdálkodást hosszú évtizedek óta jelentős – változó intenzitású – hiánygazdálkodás jellemzi. Ez véleményünk szerint egyszerűen úgy is megfogalmazható, hogy a meglévő megtakarítási kényszer és az új iránti elkötelezettség harca, mikor, milyen erejű társadalmi, gazdasági-, és politikai befolyás alá került.

A „**hiány**” kifejezést a költségvetési szektorban az igény megfogalmazás széles (korábbi, meglévő, várható) körében való változatos megfelelés szüli.

Feltételezzük, hogy a haderő hiánygazdálkodásban szerzett gazdálkodási tapasztalatok főként a takarékoság, és a meglévő erőforrások nem hatékonysági, értékelemzési, inkább megfelelési alapon való elosztására korlátozódott.

Hasonlóan markáns kitételnek tartjuk, hogy a védelmi ágazat gazdálkodási szintjein mérhető értékelemzés, vagy hatékonyság a **célrendszer viszonylag gyorsan változó jellege miatt könnyen válhat relatív fogalom**má, illetve ami ma az értékelemzés alapján hatékonynak tűnik, az holnap kifejezetten lehet nem hatékony. A háttérben az igényt megfogalmazó döntés stabilitása áll!

A hiánygazdálkodási tapasztalatok előtérben tartják az olcsó, általában minőségrontó megoldásokat. A megoldások eszköztárában könnyen fellelhető a szervezeti cél és feladat korrekció. Ezen megoldások a funkció és költség összefüggésében, illetve az eredmény és ráfordítás viszonyában nem a hatékonysággal összefüggő tartalmat viselik.

Az elmúlt 1-2 év a védelem gazdálkodási rendszerének fejlesztési törekvéseiben látható lendületet kapott. A védelmi tervezéssel kapcsolatos feladatköröket felülvizsgáló szakbizottság már 2002 évben rendszeres ülésein gyúrta, alakította a tervezőrendszer 2003 márciusára – áprilisára kialakított rendszervázlat javaslatait. Ugyan ez év végén a

HM Védelmi Tervezési Koordinációs Iroda, december 19-én HM KÁT szintű² és a négy „alrendszer gazda” egyetértését is bíró integrált rendszervázlat került kidolgozásra. E rendszer egyik követelménye már **az eredmény és ráfordítás viszonyának vizsgálata**, amely alapja az értékelemzés funkció és költség viszonyának napjainkra a konvergencia hátrárok miatt átmenetileg nem bővülő erőforrások adta lehetőségek követelik meg az eljárás alkalmazását.

A Magyar Honvédség szervezete és felsőszintű vezetése folyamatos változásban van, ezért saját elképzeléseinket csak a vizsgált időszakban működő rendszerrel vetettük össze.

A katonai gazdálkodás költségvetési részének vizsgálatában terjedelmi okoknál fogva döntően a felsőszintű gazdálkodás és tervezés problémáira korlátozódtunk. A dolgozat témája a közgazdaságtudomány és a hadtudomány kapcsolódási területére esik, ezért az éppen vizsgált probléma jellegéből következően a megfelelő tudományterület fogalmi rendszerét alkalmaztuk, és nem tűztük ki célul az esetleges harmonizációt, illetve másként értelmezés magyarázatát, ugyanis nem érintettük szemantikai problémákat.

A téma sajátossága, hogy ugyanarra a kérdésfeltevésre a válaszadó prioritás érzékének megfelelő más- és más válasz születik. Maga az **értékelemzés funkció és költségviszonyának fogalmából adódóan**, a megfogalmazás céljából feltett kérdésekre nem csak a szervezetek között, de szervezeten belül is természetes módon **eltérő válaszok** keletkeznek. Ez összefügg néhány közgazdasági és hadtudományi kategória összevetési – mérhetőségi problematikájával, illetve a választ adó prioritási felfogással.

Kiemelten fontos, hogy a **civil szféra** vállalkozásai elsősorban szigorú **skaláris módon** mérhető, **profit alapú** vizsgálódásokat végeznek, míg a **költségvetési szektor** célorientált, **változó módon mérhető eredményei** okán sajátos értelmezések jöhetnek létre.

² HM Közigazgatási Államtitkár, Integrált Rendszervázlat a honvédelmi tárca Védelmi Tervező Rendszerének (TVTR) kialakítására. HM VTKI, Dr. Csontos Nyt.sz.: 47/160/2003. Budapest, 2003. 12.19.

Vizsgálataink során ez a kettősség, mint peremfeltétel mindvégig fennállt!

1. Az értékelemzési folyamat előkészítése

Ennek során meg kell határozni az elemzés tárgyát, módszerét, környezetét és alapvetéseit.

1.1. A szervezet megnevezése: a Magyar Honvédség pénzügyi és számviteli szolgálata.

1.2. A szervezetre vonatkozó SWOT elemzés:

Erősségek	Gyengeségek
1. jól képzett munkaerő	1. gyenge infrastruktúra
2. széles szakmai kapcsolat	2. bizonytalan pénzügyi helyzet (megszorítások)
3. fejlődést segítő szervezeti kultúra	3. kialakulatlan szervezet (átalakítás alatt)
4. jó szakmai hírnév	4. rivalizálás vezetésen belül
5. kiváló vezetői ismeretek	
6. feladatok állandósága	

Lehetőségek
1. személyi állomány élet- és munkakörülmények javítása
2. az ellátott szervezetek működőképességének magasabb szintre helyezése
3. szövetségi rendszerből adódó előnyök kihasználása (EU, NATO)

Lehetőség- erősség stratégiák	Lehetőség – gyengeség stratégiák
1. a nemzetközi kapcsolatok, pályázatok széleskörű kihasználása, plusz erőforrások bevonása a gazdálkodásba	1. infrastruktúra fejlesztése, munkaerő hatékonyság fokozása

Fenyegetettség	Fenyegetés- erősség stratégiák	Fenyegetés – gyen- geség stratégiák
<p>1. szigorú költségvetési megszorítások</p> <p>2. erős kormányzati be- folyás</p> <p>3. létszámleépítések</p>	<p>1. a jó szakmai ismeretekre alapozva költség hatékony feladatrendszer kialakítása</p> <p>2. a feladatok állandóságából adódó rutinnal ellensúlyozni a szervezeti méret csökkentést</p>	<p>1. belső vitákat rendezni</p> <p>2. külső szervező segítségével szervezete fejlesztést megvalósítani</p>

Fontos kitétel, hogy a Magyar Honvédségen belül az anyagi folyamatok tervezése és megszervezése, a civil és katonai javak bekerülésének és felhasználásának legfőbb mozgatója a hadigazdaság, a katonai gazdaság és katonai üzemgazdaság elméleti szintjeire támaszkodva a katonai logisztika, amely teljes vertikuma mellett a közgazdasági – pénzügyi- és számviteli feladatokat, az államháztartás nyilvántartási – könyvvezetési igényeit, egy szervezeti struktúrában is elkülönült, mérhetően létező szervezet végzi. Ez a szervezet a tárgya a jelen értékelemzésnek.

A téma alapvetően egy *összetett és változatos* állami költségvetési területen, a védelmi kiadások területén a katonai gazdálkodásban keresi az értékelemzés alkalmazási lehetőségeit. A védelmi célú erőforrások felhasználása eredményeként a civil és katonai javak legszélesebb skálája kerül alkalmazásra. ***Ebben a közel sem egyszerű felhasználási folyamatban az értékelemzés elérése és alkalmazási igényének leírásán túl a fogalomrendszer feltárásán és értelmezésén keresztül, a katonai gazdálkodás és gazdasági tervezés helyszíneinek, feladatainak értékelemzési tartalmú, és szempontú összerendezésével terjedelmi okok miatt nem foglalkozhattunk.***

Az értékelemzés fogalmának értelmezése és mérésének gyakorlati megfogalmazása alapvető jelentőségű. ***Ennek egyik oka***, hogy a költségvetési szféra általában adós az ilyen típusú törekvésekkel, illetve ezen szervezetek a gazdaság eredmény érdekelttségű szervezeteitől eltérően

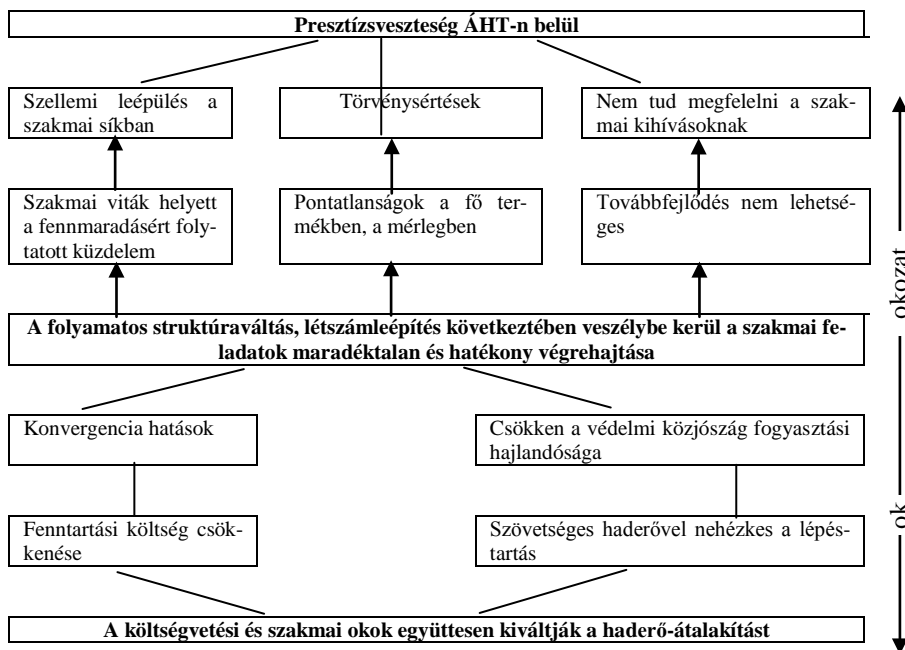
rően létüket, szükségességük igazolásával is fent tudják tartani, különösebb értékelemzési, hatékonysági számítások és eredmények nélkül, illetve az eredmények megfogalmazása, értelmezése nagyon sajátos. A **másik ok**, hogy az értékelemzéssel való foglalkozás a mérhető és nem mérhető eredmények és ráfordítások rendszerében a funkciók és költségek világos meghatározásának hiányában, a katonai gazdálkodás sokrétű sajátosságai miatt önálló kutatást és fogalmi feltárást igényel.

1.3. Projekt kiválasztása:

A bevezetőben leírt (körülhatárolt) speciális honvédségi gazdálkodási környezet, és a hozzá csatlakozó pénzügyi – számviteli (PSZSZ) szervezet folyamatos problémája a szervezeti méret és az általa elvégzendő fontos és komoly követelményeken alapuló szakmai feladatok harmonizálása, illetve az eltérések, kölcsönhatások okainak vizsgálata.

E probléma mezőben kiválasztott projekt, a már hivatkozott PSZSZ mint komplex szervezet és a fő funkciója az államháztartási igényeknek való szakmai megfelelés.

PROBLÉMA FA



1.4. Értékelemzés céljai:

Mégis miért kell foglalkoznunk egy költségvetési szervnél is az értékelemzéssel?

A nemzeti jövedelem tapasztalt és várható növekedési üteme a védelmi ágazat erőforrás igényével nem tart lépést, így ezen korlát belső átgondolt gazdálkodást, és hatékonyság növelést kíván, napjainkra a konvergencia hatások sem bővítik ezen erőforrásokat.

A más, korszerű haderőkkel való (nem lépéstartás!) együttműködés néhány képesség létrehozását és a már meglévő hatékony fenntartását feltételezi.

A létező haditechnikai csúcs elérése nem lehet cél, de a védelmi igényszint és szövetségi elvárásoknak való megfelelés felhasználásai költséghatékonysága a kor követelményeit kell, hogy tükrözze, az-az csökkenő erőforrás felhasználás mellett minimum változatlan védelmi produktum, a funkció és költség összefüggés vizsgálatával elérhető kedvező hatások, akár a támogató gazdasági-, pénzügyi-, számviteli szervezeteknél is (gazdaságos méret nagyság, funkció, költség).

A számítástechnikai ipar mellett a hadiipar rendelkezik magas amortizációval, így a honi védelmi szférában elért látszólagos eredmények a piaci környezet hatására gyorsan csökkennek, így a szintentartás feltétele a hatékonyság fokozásával elérhető, vagy közelelhető, amely alapja a korszerű értékelemzési vizsgálatok elvégzése, a szektor valamennyi funkciójára.

A szervezeti tevékenység célja mindig valamilyen eredmény elérése, s ennek érdekében valamilyen ráfordítás szükséges. (Az eredmény és a ráfordítás fogalmakat itt nem számviteli, hanem közgazdasági értelemben használjuk). Az eredmény (hozam) és a ráfordítás (erőforrás-felhasználás) viszonya határozza meg a tevékenység gazdaságosságát. Javul a gazdaságosság, ha az eredményt kisebb ráfordítással érjük el, vagy adott ráfordítással nagyobb eredményhez jutunk. Innen származik a gazdaságosság fő elve: a **„legkisebb ráfordítással a legnagyobb eredményt!”**

Az értékelemzés a funkció és költség összefüggés-vizsgálatát végzi el.

Tekintettel a szükséges erőforrások esetenkénti szűkösségére és a piaci verseny követelményeire, az anyagi javak termelésének megfelelő ütemű növeléséhez rendszeresen csökkenteni kell az egységnyi termeléshez tartozó erőforrás-szükségletet. Így érhetjük el, hogy az anyagi javak termelése gyorsabban növekedjék, mint erőforrásaink, vagy akkor is növekedjék, ha egyes erőforrásaink nem bővülnek.

A védelmi ágazatban megítélésünk szerint az értékelemzés alatt az erőforrások változatlan mértékű felhasználása mellett a produktumok minőségének, színvonalának bővülését kell értenünk. De igaz ez a tétel a szűkülő erőforrás felhasználás mellett a megőrzött minőségű cél produktum fenntartásának összefüggésében is.

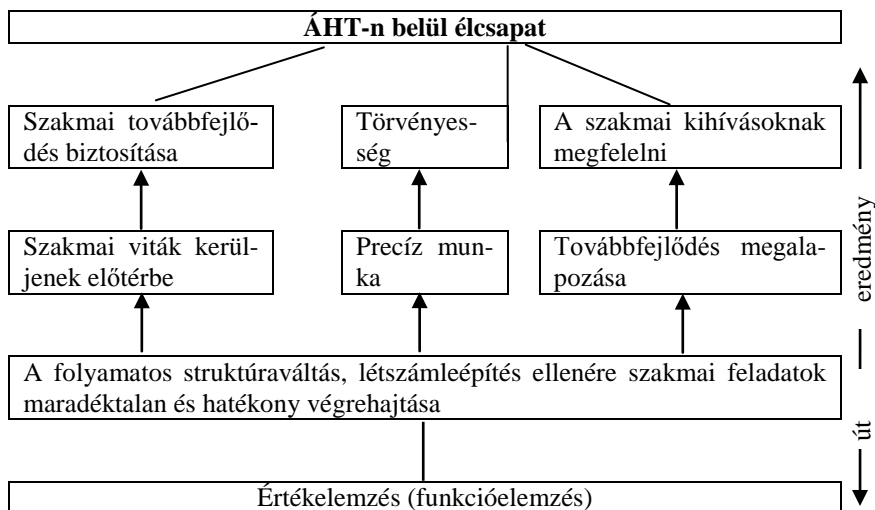
1.4.1. Fő cél:

A Magyar Honvédségnél zajló gazdálkodási folyamatok pénzügyi – számviteli, gazdasági támogatást végző szervezet funkció és költség elemzésén keresztül a hasznosság, gazdaságosság, hatékonyság megítélése, a szükséges beavatkozásra javaslatétel.

1.4.2. Rész célok:

- költségek csökkentése (költségelemzés),
- struktúra elemei méretének optimalizálása,
- a feladatok hatékonyabb elosztása funkcionális elemek között.

A magyar honvédség pénzügyi és számviteli szolgálat, mint szervezet a méret és fő funkció összefüggésében elérhet egy jövőbeni, kívánt állapothoz is, amely államháztartás alrendszerei között valamilyen elismert helyet és szerepet prezentál.



1.5. Team kiválasztása, tagjainak oktatása:

Az értékelemző csoportban az alábbi szakembereket vontuk be:

- igazgató általános helyettese (Kv-i gazdálkodásért felelős személy) (1);
- igazgató helyettese 1. az értékelemzés elkészítéséért, a feladatok koordinálásáért felelős) (2);
- számviteli osztályvezető (team tag) (4);
- költségvetési osztályvezető (team tag) (5);
- pénzügyi osztályvezető a feladatok ütemezéséért, az oktatások megszervezéséért felelős, értékelemző team vezető) (3);
- pénzügyi referatúra (végrehajtó szint, team tag) (6);
- értékelemzési szakértő (szaktanácsadó, okleveles értékelemző, CMC, AVS).

A team tevékenységét megbízás alapján végzi, feladataik ellátásáért külön juttatásban nem részesülnek. A team a munkaterv szerint általában hetente egy alkalommal vezetői értekezletek keretében értékeli az elvégzett feladatokat és meghatározzák a heti teendőket.

1.6. Munkaterv a HM PSZSZ szervezete működésének értékeléséhez

Munkafázis	Február			Március			Április			
	05-09	12-16	19-23	05-10	19-23	26-30	02-05	10-13	16-20	23-27

Bevezető szakasz

Téma kiválasztása _____

Team kiválasztása _____

Célok és részcélok meghatározása _____

Munkaterv kidolgozása _____

Kiinduló állapot meghatározása _____

Információs szakasz

Probléma környezetének meghatározása _____

Koncepció kialakítása, a célok pontosítása _____

Feladatok és hatáskörök meghatározása _____

Megalapozási szakasz

Méréslehetőségek megteremtése _____

Alkotó szakasz

Javaslatok gyűjtése _____

Munkafázis	Február			Március			Április			
	05-09	12-16	19-23	05-10	19-23	26-30	02-05	10-13	16-20	23-27

Értékelő szakasz

Javaslatok részletezése, a megvalósítható ötletek megtartása

Előzetes elgondolás elkészítése

Tervezési szakasz

Javaslatok részletes kidolgozása

Kivitelezési szakasz

Rendszerbe állítás feladatai, a bevezetés jóváhagyatása

Csatlakozási pontok:

A csatlakozási pontok az egyes munkafázisok végéhez:

1. Csatlakozási pont: A bevezető szakasz vége. Időtartam: 2007.02.05. – 2007. 02. 22. A témát és a csapatot is kiválasztottuk. Célokat meghatároztuk, a munkatervet kidolgoztuk, megállapítottuk a kiinduló állapotot.
2. Csatlakozási pont: Az információs szakasz vége. Időtartam: 2007. 02.23. – 2007. 03. 07. A probléma környezetét meghatároztuk, pontosítottuk az elérendő célt. A résztvevők feladatait és hatáskörüket megfogalmaztuk.
3. Csatlakozási pont: A megalapozási szakasz vége. Időtartam: 2007.03.05. – 2007. 03. 10. Megalapoztuk a szervezeti funkció és költsége kapcsolatának elméleti feltevéseit.

4. Csatlakozási pont: Az alkotó szakasz vége. Időtartam: 2007.03.19. – 2007. 03. 23. Összegyűjtöttük a javaslatokat.
5. Csatlakozási pont: Értékelési szakasz vége. Időtartam: 2007.03.26. – 2007. 04. 05. Rendszereztük a beérkezett javaslatokat, a legjobb ötleteket kiválasztottuk. Megvalósíthatósági tanulmányt elkészítettük.
6. Csatlakozási pont: Tervezési szakasz vége. Időtartam: 2007.04.10. – 2007. 04. 17. Javaslatokat részletesen kidolgoztuk.
7. Csatlakozási pont: Kivitelezési szakasz vége. Időtartam: 2007. 04.18. – 2007. 04. 27. Meghatároztuk a bevezetés feladatait, illetékes jóváhagyását megszereztük.

1.7. Feladatok és hatáskörök:

Az értékelemzési projekt szervezetét az igazgató helyettese a pénzügyi osztályvezetővel közösen az alábbiakban szabályozta:

Kv-i gazdálkodásért felelős személy (Ig. ált. helyettese)

Feladatköre:

- a.) témaválasztásban való részvétel,
- b.) célkitűzésben való részvétel,
- c.) szakembereiből teamet hoz létre,
- d.) team működéséhez erőforrásokat biztosít,
- e.) team működéséhez információkat biztosít,
- f.) team működésének figyelemmel kísérése.

Hatásköre:

a.) dönt a javaslatok bevezetéséről.

Értékelemzés elkészítéséért felelős személy (Igazgató helyettese)

Feladatköre:

a.) munka szakmai felügyelete, irányítása,

b.) gyakorlati útmutatás,

c.) team munkájának módszertani irányítása az elfogadott munkaterv szerint,

d.) az elvégzett munka és a team javaslatainak alapján zárójelentés készítése.

Hatásköre:

a.) dönt az értékelemzés témájáról,

b.) dönt a célkitűzésekről,

c.) dönt a team összetételéről,

d.) dönt a munkafázisok végén a további folytatás irányításáról,

e.) ellenőrzi a feladatok és határidők teljesülését.

Értékelemző team vezető

Feladatköre:

a.) team vezetése,

b.) team ülések megszervezése, technikai előkészítése,

c.) team tagok munkájának támogatása,

d.) kapcsolattartás fenntartása,

e.) jegyzőkönyvet készít.

f.) információk beszerzése, rendezése.

Hatásköre:

a.) dönt a team ülések helyszínéről.

Team tagok

Feladatköre:

a.) az értékelemzési munkában történő aktív és kreatív részvétel,

b.) információkat biztosítanak a szakterületükről,

c.) végrehajtja az igazgató helyettesének utasításait.

Hatásköre:

a.) Véleményezési joga van a kidolgozott javaslatokkal kapcsolatban.

Értékelemzési szakértő

Feladatköre:

a.) javaslataival segíti az értékelemzési folyamatot

Hatásköre:

a.) Javaslattételi joga van a fő és részcélok eléréséhez szükséges értékelemzési folyamatok megvalósításához.

b.) Az ismert funkciók helyi tartalom szerinti értékének, költségeinek összevetése, más tapasztalati, létező adatokkal.

2. Információs szakasz

2.1. A munka előkészítő információi (a probléma környezete)

A magyar katonai gazdálkodás értékelemzésének (hatékonyságának) vizsgálatát egy 1986-ban megjelent tansegédlet³, *Dr. Dömsödy és Dr. Gazda* kimunkálásában tárgyalja. E munka kiválóan tükrözi az akkori katonai gazdálkodás értékben-mérhetőségi problémáit. Az ott kidolgozott csapatgazdálkodási és felsőszintű gazdálkodói hatékonysági mutatók számlálójában költségvetési kiadások (ráfordítás a kor számveteli fejlettségének megfelelően) és nem a valós költségek szerepelnek. Példaként említem az az óta már tanmesébe illő kisegítő gazdaságok étkezés feljavításra átadott értékeit, amelyekben már akkor is tudtuk, hogy költségek sokasága (katona értéke, energia, objektum, stb.) nem szerepelt, és nem is értékelemzésként fogták fel, holott azt végeztek.

Napjainkra az alapösszefüggésen túl a funkció és költség mérése (eredmény és ráfordítás hányadosa) és a katonai gazdálkodás jelentősen ártértékelődött és átalakult. A józan gondolkodás követelménye a napi döntéshozatalban a nagy szembenállás évei után itthon is meghatározóvá vált.

McNamara USA Védelmi miniszter és csapata nagy hangsúlyt helyezett a rendszer analízis segítségére a döntéshozatalban a fegyver fejlesztéséről és más büdzsé kérdésekről. A miniszter szerint az USA bármennyi pénzt ki tudna fizetni honvédelemre, de „*ez a képesség nem ment fel minket az alól, hogy a hatékonyság és hatásosság szigorú szabványait alkalmazzuk abban, hogy mire és hogyan költsük a védelmi dollárokat. Határoznod kell abban, hogy mennyi az elég.*”⁴

³ Dr. Dömsödy László ny.ezredes, Dr. Janza Károly mk.ezredes, „A Katonai Gazdálkodás Rendszere”, Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetem hallgatói számára, Zrínyi Katonai Kiadó Bp. 1986. p.593-618. A fejezetet írta Dr. Gazda Pál nyá. ezds.

⁴ McNamara 1961 és 1966 között költségcsökkentő programjával 14 milliárd dollárt takarított meg. Ezekben az években a védelmi kiadások a Vietnámi háborút is kalkulálva 1962-ben 48,5 milliárd, 1965-re 49,5 milliárd, majd 1968-ra 74,9 milliárd USD, Viszont 1984-ig ez utóbbi alatt maradt. (defenseink.mil/specials/secdef histories. p.5.).

A magyar haderő az átalakulási folyamat volumene okán még nincs ebben a helyzetben. Az igény és méret meghatározását követően, a létrehozott új, működő rendszer folyamatai befolyásolhatóak a hatásság és hatékonyság szigorú követelményeinek szabványjaival, nem különben az oda vezető létrehozási folyamat is.

Faktoranalízis⁵ segítségével szervezeti hatékonyságelemzést, – a szakirodalom tanúsága szerint – hazánkban először a **Pénzügykutató Intézetben** az **MKKE Ipargazdasági Tanszék** és a **MKKE Számítóközpont** közreműködésével végeztek a vállalati mérlegbeszámoló adatából számított pénzügyi hatékonysági mutató felhasználásával az 1974-es évre vonatkozóan.⁶ Az eredmények alapján rangsorolták és csoportosították is a vállalatokat a gazdaságosság különböző főbb összetevői, faktorai szerint.

Szűts István 1983-ban megjelent „*Módszerek a vállalati hatékonyság összehasonlító elemzéséhez*” című munkájában ismertetett vizsgálatok három szempontból is alapvetően különböznek az említett elemzésektől.

Először: a hatékonyság alapösszetevőit a lehető legegyszerűbb mutatószámokkal próbálja leírni és igyekszik elkerülni a bonyolult képzett mutatószámokat, amelyek ellenőrizhetetlen kapcsolatokkal terhesek. *Másodszor:* a faktoranalízis változói közé bekerül a mérlegbeszámoló adataiból nem számítható mutatók is. *Harmadszor:* a „nem számszerűsíthető” tényezők mérés majd skálatranszformáció után szintén a faktoranalízis kiinduló változóiként szerepelnek. Mindazonáltal elvégzi a képzett mutatószámok és a „nem számszerűsíthető” tényezők együttes faktoranalízisét is.

Tartalmi szempontból pedig a „nem számszerűsíthető” jellemzők között számos olyan található, amely perspektivikusan is jellemzi a

⁵ Az analízis alapvető elméleti tudnivalóit Dr Denkinger Géza, *Analízis c.* könyvében foglalja össze. Budapest, 1980 ISBN 963 174 880H p.7.

⁶ Szabó József: *A faktoranalízis alkalmazása a vállalatok gazdaságosság szerinti csoportosításában.* Pénzügyminisztérium, Számítóközpont, Budapest 1976. 7.sz. p.20. (Korábban Marx Károly, ma Budapesti Közgazdaságtudományi és Államigazgatási Egyetem, MKKE).

szervezeti hatékonyságot. *Kétségtelen, hogy a hatékony gazdálkodásra való képesség még nem tényleges hatékonyság, de annak alapvető, szükséges előfeltétele és egyben bizonyos mértékig biztosítéka is. Feltehetjük a kérdést a védelmi ágazat általában rendelkezik-e ezzel a képességgel?* A költségvetési szektor ezirányú problematikáját és ezt a képességet leegyszerűsíthetjük a központi akarat léteire vagy nem léteire. A funkció és költség összevetése főként a funkció meghatározásában, mérésében, elfogadottságában, hasznosságában fellelhető szemléletkülönbségek miatt nehéz.

Figyelemre méltó, hogy a Bundeswehr a költségelemek megállapításakor szinte minden esetben szerepelteti az „*elmaradt haszon*” tételét a valós kiadások megállapítása során, a teljességre törekedve.⁷

Belátható, hogy a rendszerváltás előtti időszak egyre felpuhuló vállalat irányítási rendszere nem kedvezett az értékelemzésnek, de a hatékonyságvizsgálat formáinak sem. Azonban a jövőképe, mai jelenünkbe benne vannak az ezirányú igények.

Ma már tudjuk, hogy nagyjából az 1985. évtől, egészen 1995-ig eltelt tíz év gazdasági folyamatainak egyik legfőbb mozgatója az állami vagyon lebontásában elérhető profitszerzés állt.

A társadalmi és gazdasági rendszer együttes és széleskörű változása egyesek szerint „*eredeti tőkefelhalmozás*”-nak is aposztrofált átalakulásban a vállalati eredmény növelésének elsődleges forrása nem minden esetben a vállalati folyamatok újraformálásában van.

A vállalkozások bővülésüket általában nem a (tudatosan mért) értékelemzésben és hatékonyságban keresik, mert van más út. Nyilvánvaló, hogy a piacon maradás feltételez a tudatos mérésen kívüli, meglévő hatékonysági szintet, amely a funkció és költség összefüggése! Belátható, hogy a folyamatjavítási stratégiák akkor kerülnek előtérbe, ha az egyszerűbb, egyéb bővítési (menyiségi!) lehetőségek szűkülnek.

⁷ Franz E. Uhl, Michael H. Hubbert: Einblicke in eine Führungsphilosophie. Truppenpraxis/Wehrausbildung, 1997/4 sz. Fordította: Varga László ezds. „a controlling, mint vezetési filozófia” címmel.

A hazai hatékonysággal foglalkozó szakirodalmak⁸ mint „*hiányt pótló*”, és mint „*fogalom teremtő*” műként aposztrofálják magukat még a 90' évek második felében is.

Ebben a társadalmi-gazdasági környezetben maga a hatékonyság és vizsgálati kérdései mit sem változtak. Azonban szemléletbeli különbségek adódnak, az időközben megváltozott környezet hatására. Ilyen, mint például a „*helytelen dolgok végzésének hatékonyságát javítani csupán lassítja az üzleti életből való kivonulásunk ütemét.*”⁹ Ezen gondolatból vezettük le, hogy *a védelmi ágazat NATO tagság előtti és utáni reformtörekvései, – nagyrészt az erők eszközök csökkentésén alapulva – nem lehetett (lehet) bázisa a hatékonyság széleskörű előtérbe helyezésének, és az értékelemzés a funkció és költség viszonyában igen sajátosan alakul, és ez utóbbi lehet az eredmények javításának egyik új útja.*

2.2. Az értékelemzés koncepciója

A költségvetési (védelmi) szektor értékelemzési koncepciója véleményünk szerint:

A közszolgálati szervezetek tulajdonosának, az államnak a legfőbb érdeke, hogy a költségvetési gazdálkodó szervei a lehető *leghatékonyabban* biztosítsák alapvető küldetésüket, a köz-szolgálatát hosszú és rövid távon egyaránt. A költségvetési szféra, központi költségvetés területén azonban, ma még az igény megfogalmazáson túl, csak minimális törekvések figyelhetők meg. *Ami jó a vállalati gazdálkodás területén, az megfelelő alkalmazásban nem lehet haszontalan a költség-*

⁸ Dr Fiers Péter, Simonits Ágnes, Szucsák Bálint fordításában a „Vállalati folyamatok újraformálása” c. munka 1998. Műszaki Könyvkiadó, Budapest ISBN 963 163 0013 p. 17. (Eredeti címe: Arthur R. Tenner, Irving J. De Toro: Process redesign The Implementation Guide for Managers” – 1977.) De ide sorolható Boda György – Szlávik Péter: „Kontrolling rendszerek tervezése” c. munkája, Kjk. Kerszöv. 2000 év, vagy a Perfekt 696/2001. számú, Dr Birher, Pucsek, Sándorné dr, Dr Stanó szerzők „Vállalkozások tevékenységének gazdasági elemzése” című munkája.

⁹ Arthur R. Tenner, Irving J. De Toro, Vállalati folyamatok újraformálása, Műszaki Kiadó, Budapest, 1998. ISBN 963 3001 3. p. 111.

vetési gazdálkodás területén sem. A költségvetési szervezeteknél a szervezetek elsődleges céljai nem pénzügyi jellegűek, a pénzügyi jelentések sem tájékoztatnak ilyen adatok megvalósulásáról, ezért tevékenységük megítélése rendkívül nehéz feladat. ***A végcél a költségvetési gazdálkodás területén természetesen nem a profiton van, hanem a közösségi szolgáltatás – közszolgálat – minőségének javításában, a rendelkezésre álló erőforrások optimális elosztásában, az erőforrások hatékony igénybevételeiben jelentkezik.*** A védelem idetartozik mivel az egyik legklasszikusabb közszolgálati tevékenység, illetve a végcél megvalósítás esetében tisztán a közjavak kategóriába tartozik.

A közszolgálat területén tehát, nem a klasszikus értelemben vett alsó és felső fedezeti pont megtalálása a követelmény, hanem az alsó fedezeti ponton történő hatékony működés biztosítása, mivel a költségvetési támogatás nagysága az adott gazdálkodási évre vonatkozóan változatlan (többnyire fix) tényezőként van jelen, eltérően a vállalkozások árbevételi terveitől. Bár napjainkban a konvergencia hatás már ez utóbbit sem biztosítja.

A költségvetési szervek sajátosságából adódóan nem kell a bevételek növelésének feladatával foglalkozni, ***a költség megfigyelés, elemzés területén túl*** a meglévő lehetőségek belső tágításának képessége, elérése is cél.

A terv és tényállapot folyamatos, rövid távú összehasonlítása, az elérések megállapítása és elemzése a költségvetési szervek gazdasági folyamatainak elemzése során éppen olyan fontossággal bírnak, mint a klasszikus vállalkozások esetén. A folyamatos elemzés és a visszacsatolás megadja a gyors beavatkozás lehetőségét a gazdasági folyamatokba és a gazdálkodó szervezet, a költségvetési szerv tevékenysége a kitűzött cél irányába vezethető.

A hatékony erőforrás felhasználás elveinek kiterjesztése az állami szektor területére ma még teljes körűen nem lehetséges, a költségvetési gazdálkodásnál nagyrészt nem érvényesülnek közgazdasági megfontolások, azok befolyásolása csupán politikai kérdés, amely elsősorban a szervezeti keretek méret nagyságát és a feladatrendszer tartalmát befolyásolja. Ám ha mindez valóban így van, akkor is megkérdőjelezhető az értékelés sajátosan értelmezhető követelménye a költségvetési szektorban.

„A költségvetési szervek túlnyomó részben nem anyagi jellegű szolgáltatást nyújtanak, alapvető funkciók állami meghatalmazás alapján a nem piaci jellegű javak és szolgáltatások termelése, amely révén az állam közvetetten megvalósítja a köz javát szolgáló politikákat elsősorban a kollektív fogyasztás és jövedelemtranszfer révén, amit az egyéb ágazatokra kirótt kötelező, adóbefizetésekből nyernek.”¹⁰

Messzire vezet az, hogy az államháztartási reform sodrában választ kell tudni adni, arra hogy melyek azok az állami funkciók, amelyek tekintetében a piac szabályozása hatékonyabb, s amelyeket hosszabb távon célszerű állami kézben tartani. Szükséges tehát az állami feladatok, üzemgazdasági, üzleti szempontok szerinti átvilágítása, mivel megfelelő költség – haszon – érték elemzések, hatásvizsgálatok nélkül sok esetben megnehezhítenék, esetenként ellehetetlenítenék a szakmai és politikai döntéseket, az államháztartást érintően.

Lényeges és nem elhanyagolható kivétel az amely szerint a klaszszikus vállalkozói szféra által alkalmazott gondolkodás szigorúan közgazdasági elvekre épül, addig a közszolgálati gondolkodás ennél szélesebb társadalmi-gazdasági spektrumot fog át. A szakirodalomban¹¹ „*new public management*”-ként ismert modern közszolgálati gondolkodás a közpénznek hatékony felhasználását szem előtt tartva egyre gyakrabban tekint e filozófiai meghonosítása irányába. A közszolgálati filozófia terméke a közszolgálat tevékenységének elmozdulása a korábbi évek „*előírásvezérelt*” közigazgatásáról a „*küldetésvezérelt*” közigazgatás irányába, és innen egy lépésre van az értékelemzés meghatározása.

A védelmi szféra gazdálkodásával összefüggő tevékenységek nem nélkülözhetik a hatékonyságot annak ellenére, hogy azok a nemzetgazdaság más területéhez viszonyítva sajátosan jelentkeznek.

¹⁰ Robert Newton Anthony, *management Control in Nonprofit Organizations*, Richard D. Irwin, Inc Homewood, Illinois 1975 p. 10.

¹¹ Az „előírás-vezérelt” versus „küldetésvezérelt” közigazgatásról T. Gaebler és D. Osborne 1994-ben a Kossuth könyvkiadó által kiadott *Vállalkozásbarát közigazgatás* c. könyvében találunk hasznos információkat. p. 55-60.

A hatékonyság jegyében a közszolgálati (védelmi) tevékenység tervezési-, irányítási-, végrehajtási- és ellenőrzési folyamatait hatékonyabbá kell tenni.

Létre kell hozni a hatékonysági mutatószámokat, be kell mutatni a költségeket és kiadásokat, (ezen belül az állandó és változó költségeket) be kell vezetni a források optimális felhasználását, és be kell mutatni az alternatív megoldásokat, sajátos közszolgálati aspektusból értékelemzést kell végezni.

Ennek megfelelően a közszolgálati tevékenység gondja jelentősen eltér a vállalkozói szektor controlling tevékenységétől, ahol a haszonmaximalizálás a fő cél a költségminimalizálás mellett, a közszolgálat területén az optimális, a lehetőségekhez képest legjobbat jelenti, a tervezhető költség szint alapján („*pénzért értéket elv*” érvényesítése). Lényeges kérdés, hogy ki mit csinál, miért csinálja, és ez mibe kerül?

A mérés problémáját az objektív nehézségeken túl, további osztályozási, értelmezési problémák nehezítik:

- a pénzügyi számvitel pénzforgalmi szemlélete;
- a vezetői számvitel a napjainkig fennálló megoldatlansága;
- a pénzügyi és vezetői számviteli hiányosságok miatt a költségvetési szervek ma nem ismerik saját költségeiket, csak kiadásait.

2.3. Funkciók azonosítása:

2.3.1. Igény – funkció kapcsolati mátrix

Igény	Funkció
1. Törvényesség	(A) Törvények , szabályozók betartását, az alaprendeltetési feladatok ellátását biztosítja.
2. Hatékonyság	(B) Hatékony feladatosztást, precíz munkavégzést biztosít. Az eredmény és a ráfordítás optimális viszonyát idézi elő.
3. Takarékoság	(C) Költségek csökkentését idézi elő. Csökkenteni az idő és erőforrás felhasználást.
4. Fejlődés	(D) Szakmai továbbfejlődést biztosít, növeli a szakmai ismereteket, munkahatékonyságot, személyek sokoldalúságát.
5. Kiváló élet- és munkakörülmények	(E) Élet- és munkakörülményt magas szinten biztosít, ergonómiai és ergodesigne javuló hatást vált ki.
6. Élcsapat (F)	(F) Élcsapattá válik.

2.3.2. Értékelő tábla

	Ig.ált.h. (1)	Ig.h. (2)	Pü.ov. (3)	Sz.ov. (4)	Kv.ov. (5)	Pü.ref. (6)	rangsor	összpont	súlyszám
Törvényességet betart	6	6	6	6	6	6	1	36	28
Költségcsökkentést végez	5	4	5	4	4	4	3	26	21
Hatékony feladat elosztást biztosít	4	5	4	5	5	4	2	27	21
Továbbfejlődést biztosít	3	3	3	3	3	4	4	19	15
Precíz munkát végez	2	2	2	2	2	2	5	12	9
Élet- és munkakörülményeket javít	1	1	1	1	1	1	6	6	5
Élcsapattá válik	0	0	0	0	0	0	7	0	1

126

Az egyéni preferenciák összegzése:

Az államháztartás védelmi alrendszerében működő költségvetési gazdálkodó szervezet az egyéni preferencia táblázat alapján, a meghatározott funkciók figyelembevételével, rangsorolásra került.

Az egyéni preferenciákban a rangsor első helyén, illetve a rangsor alapján a *törvényesség betartása* szerepel. Ez *lényegében tükrözi a költségvetési szerv alaprendeltetési feladatát, amely összefügg és meghatározza a gazdálkodó szervezetek, szabályokhoz igazított (törvényes) pénzügyi ellátását („A”)*.

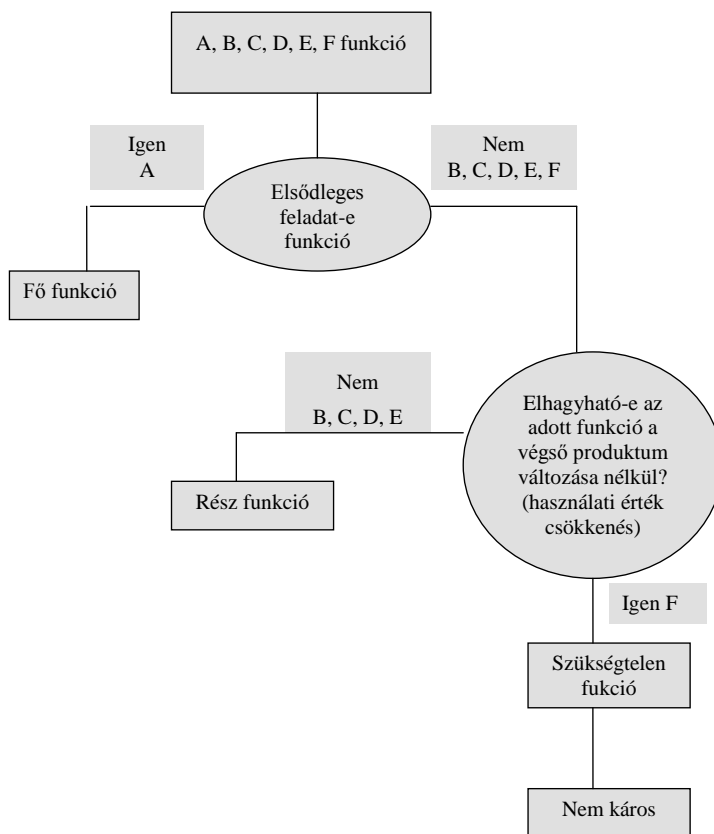
2.4. A funkciók rendezése, elemzése:

A TEAM jelenlegi döntése az értékelő tábla és az Igény-funkció kapcsolati mátrix összefüggése alapján, hogy:

2.4.1. A preferált törvényesség betartása funkció vizsgálatán keresztül közelíti meg az alaprendeltetési –műveleti kapcsolatok összefüggés rendszerét, tekintettel arra, hogy az adott funkciók és műveletek

szolgálják ki, és támasztják alá a leginkább preferált törvényességi kérdést. (2.4.3. pont, valamint a 2.6. ábra).

2.4.2. Az így megállapított funkció (törvényesség betartása) további, másodlagos funkciói a B, C, D, E, F funkciók.



2.4.3. Az egyes pontban azonosított funkció bővítése.

A gazdálkodó szervezet alaprendeltetésébe tartozik, és a törvényességet leginkább alátámasztó és betartásra irányuló bővített funkciók:

- gazdálkodók költségvetési ellátása (F₁).
- személyi járandóságok biztosítása (F₂).
- pénzügyi- számviteli belsőellenőrzés végrehajtása (F₃).
- a gazdálkodó részére szaktanácsadás végzése (F₄).
- szövetségesi rendszerből származó kötelezettségek teljesítése (F₅).
- hálózati információs rendszer működtetése (F₆).

2.4.4. Az egyes funkciók rendezése a FAST Diagramm segítségével:

(Funkció Elemzési Rendszer Technika)

Az egyes funkciók hierarchiája és egyidejűsége:

Az igény megfogalmazása alapvetően a már leírt törvényességi követelmény betartása, és azt leginkább alátámasztó funkciók megfogalmazása.

A gazdálkodók pénzügyi ellátása szinte minden funkciója alá van rendelve ennek a követelménynek.

A fő termék, a pénzügyi-számviteli ellátás, illetve maga az ellátás biztosítása. Az ezzel összefüggő tulajdonságok határozzák meg az értéket és a költségét, amely nem hagyományos értelemben, a fogyasztói elvárás és az arra való fizetési hajlandóság, hanem a költségvetési szférára jellemző hasznossági körben értelmezendő.

A funkciók rendezése során, már észlelhetőek olyan átfedések, párhuzamosságok, amelyek előre vethetik a javíthatósági lehetőséget. A szokványos funkciók között szereplő nemzetközi feladatok költségvetési előirányzat biztosítása kiemelten fontos funkció, alárendelve a szövetségi kötelezettségek (F₅) funkciónak. Ez nyilvánvalóan (F₁) gazdálkodók költségvetési feladataiban is fellelhető, amely „átfedésre” enged következtetni.

2.4.5. Vizsgálendő funkciók művelethez rendelése

Alaprendeltetési – Műveleti kapcsolati mátrix

		M ₁ előirányzat biztosítása	M ₂ kv-1 támogatás, pénzforgalom	M ₃ statisztikai információk gyűjtése	M ₄ kötelezettségek teljesítése, kiegészítés	M ₅ illetmények számfeljezése,	M ₆ nemzetközi projektek költségvetése	M ₇ nemzetközi projektek finanszírozása	M ₈ nemzetközi résztvevők illetményellátása
F ₁	gazdálkodók költségvetési ellátása	X	X	X	X		X	X	
F ₂	személyi járandóságuk biztosítása	X	X	X	X	X			X
F ₃	pénzügyi- számviteli belsőellenőrzés végrehajtása			X					
F ₄	a gazdálkodó részére szaktanácsadás végzése			X	X				
F ₅	szövetségi rendszerből származó kötelezettségek teljesítése	X	X		X	X	X	X	X
F ₆	hálózati információs rendszer működtetése	X	X	X					

A **funkció** és az adott és kapcsolható **művelet** mátrixos elrendezése egyértelműsíti a gazdálkodók ellátása és a nemzetközi kötelezettségek funkciók a leginkább „műveleti” átfedettek. Ugyan ez a művelet rendre fellelhető mindkét ((F₁–F₄) funkcióban.

Ezeknek az előkészítő munkáknak az elemző-értékelő elvégzése után kezdődhet csak el az értékelemzés folyamata.

A cikk folytatása a folyóirat 2007/4. számában jelenik meg.

LOGISZTIKAI SZERZŐDÉSEK

Hogyan maximálhatók a civil cégek által nyújtott szolgáltatások – amerikai tapasztalatok

Besenyő János¹

A legutóbbi cikkemben a polgári cégek és a katonai szervek közötti együttműködésről írtam (Polgári cégek alkalmazása katonai műveletek logisztikai támogatása során, különös tekintettel a biztonság kérdéseire. – Katonai Logisztika 2007/2), ahol a nemzetközi békefenntartó műveletekben történő közös tevékenységek kerültek fókuszba. Azonban az ezeket szabályozó szerződéseket éppen csak megemlítettem, fontosságukat pedig talán nem emeltem ki kellőképpen. Pedig egy parancsnoknak pontosan tudnia kell, hogy mit várhat el az egységét támogató szállítóktól, azért hogy leginkább kihasználhassa a szolgáltatásaikat.

Az, hogy a civil cégek mivel járulhatnak hozzá egy katonai művelet sikeréhez (hiszen fizet érte a hadsereg!), azt a *szerződés* tartalmazza, amelynek ismerete nemcsak a logisztikai szolgálat, hanem az alakulat parancsnokainak is létfontosságú. Azt mondjuk, hogy jó parancsnok bármit elirányít. Ám hogyan tudja legjobban kihasználni a külső cégek és a beszállítók kapacitásait? Mivel kevés az ilyen irányú magyar tapasztalat (kivételt jelent *Dr. Hautzinger Gyula* és *Bakó Antal ezredes* urak által írt igen alapos cikk – *A nemzetközi (Lengyel) közép-dél hadosztály logisztikai biztosítása, a Magyar Szállítózászlóalj tevékenysége – címmel*, (Katonai Logisztika 2006/2-3. számai). Amelyben bemutatták, hogyan dolgoztunk együtt mi magunk is civil ellátó cégekkel. *Sajnos az afganisztáni magyar tevékenységgel kapcsolatban még nem született ilyen volumenű írás, ezért az USA hadereje által alkalmazott megoldásokat és tapasztalatokat ismertetném.*

Az „*Iraqi Freedom*” és az „*Enduring Freedom*” műveleteket (2003. március 20-án megindult és mai napig tartó iraki katonai műveletek) megtervező és irányító parancsnokok választ kellett, hogy találjanak erre a kérdésre, mert nagymértékben a szállítóktól függtek a folyamatosan növekvő mennyiségű logisztikai igényeik miatt [1].

¹ Besenyő János őrnagy, HM FLÜ, Nemzetközi és Intézménygazdálkodási osztály, költségvetési főtiszt.

A „*Desert Shield*” és a „*Desert Storm*” hadműveletek alatt szinte csak szállítók voltak a hadműveleti területen, irányítva a kantinokat és a járműveket [2]. Amikor az USA hadereje megkezdte az **Iraqi Freedom műveletet a Civil Logisztikai Kiegészítési Megerősítési Program (Logistics Civilian Augmentation Program, LOGCAP)** támogató szerződése megközelítőleg *50 ezer katona 180 napra szóló ellátását* foglalta magában. Mára már a **LOGCAP** keretén belül közel 200 ezer katona ellátásáról és támogatásáról gondoskodnak, szinte valamennyi iraki bázison, kezdve a katonák szállásának a biztosításától, a járművek karbantartásától, üzemanyag-szállításon át, a katonák pihentetésének, relaxációjának biztosításáig – majd minden logisztikai feladatot a beszállító cégek látnak el [3]: A szállítóknak a harcmezőn való kiterjedt jelenlétéhez nélkülözhetetlen, hogy a katonai logisztikusok és a parancsnokok tudják (hiszen végül a katonai vezetők felelnek a műveletek sikeréért vagy bukásáért), hogyan lehet a legjobban irányítani azokat a hatalmas adottságokat, melyeket a szállítók jelentenek a harcmezőn.

A fontosabb szereplők

Ahhoz, hogy a **LOGCAP**-ból vagy bármelyik támogató szerződésből a legjobb előnyöket hozzák ki, a logisztikusoknak szükséges volt megérteni a részt vevő felek (**a Defense Contract Management Agency (DCMA)**, az **Army Material Command (AMC)**, a hadsereg és a szállító/ szabályait, felelősségeit és a kötelességeit. Az ügynökség (**DCMA**) feladata az adminisztrációs szerződések elkészítése és azoknak a felügyelete. Ez utóbbit rendszerint egy adminisztratív szerződéskötő tisztviselő (**Administrative Contracting Officer/ACO**) látja el. A felügyelet ellátásában az ügynökség megbíz egy minőségbiztosító képviselőt (**Quality Assurance Representative/QAR**), hogy értékelje a beszállító teljesítményét és közvetítsen a szállító és a végfelhasználó (harcoló egységek) között. Az adminisztratív szerződéskötő tisztviselő az egyetlen személy, aki arra van felhatalmazva, hogy speciális feladat teljesítésére utasítsa a civil cégek képviselőit [4].

Az **AMC** a **LOGCAP** elsődleges ügyfele. Az **AMC** fő felelőssége abban rejlik, hogy becsületes közvetítő legyen, és biztosítsa azt, hogy az adófizetők pénzét bölcsen használják fel. Az adott területen lévő, az **AMC**-t képviselő tiszt vagy polgári alkalmazott – vagy más néven **LOGCAP** támogató tisztviselő (**LOGCAP Support Officer/LSO**) – vizsgálja meg minden egyes **LOGCAP** támogatás követelményeit, és az ő kezében van a döntés. A végfelhasználó vagy az ügyfél nem más, mint egy

katonai egység, amelynek a „*teljesítményét*” a szállító által nyújtott szolgáltatások jelentősen növelhetik. A végfelhasználó felelőssége, hogy gondoskodjon a beszállítók mindennapi irányításáról az adott területen vagy funkcióban. A beszállító az egyik legfontosabb szereplő a **LOGCAP** – csapatban, feladata abban rejlik, hogy teljesítse a teljesítményi munkaszerződésben (*Performance Work Statement/PWS*) körvonalazott feladatokat [5].

A szerződésben foglaltak teljesítése

*Az „Operation Iraqi Freedom” műveletek során egyaránt volt példa, súrlódásokra és a szerződésben foglalt kötelezettségvállalások meg-
hiúsulásra a hadsereg és a beszállítók között.*

A legtöbb problémás eset a teljesítményi munkaszerződés (**PWS**) helytelen értelmezéséből fakadt. Ez a szerződés ugyanis körvonalazza azokat a feladatokat, amelyeket a szállítónak végre kell hajtania. A parancsnoknak alaposan ismernie kell az egységeinek a reális képességeit, a szállítóval kötött szerződéseket, illetve az azokban benne foglaltakat, azaz milyen szolgáltatásokat várhat el a szállítótól. Fontos realizálni, hogy a végfelhasználó nem utasíthatja a szállítókat. A hadsereg nem mondhatja meg a szállítónak, hogyan teljesítse a feladatát, csupán a legvégén tehet megállapításokat, azaz minden a szállító érdeme és felelőssége. Ettől függetlenül a szerződésben rögzített feladatokat a szállítónak végre kell hajtania, és maradéktalanul biztosítania kell az abban szereplő szolgáltatásokat.

Amennyiben a műveleti területen szolgáló egységek parancsnokai vagy a logisztikusok realizálnak egy új feladatot, vagy kielégítendő szükségletet, nem bízhatják meg csak úgy a civil cégek képviselőit azok végrehajtásával. Ha az általuk igényelt feladat nem része a teljesítményi munkaszerződésnek, akkor pontosan meg kell határozniuk, hogy mit is akarnak valójában a szállítótól. Ezeket a felmerülő igényeket, változásokat jelezni kell a parancsláncolatban, melyeket először a **LOGCAP támogató tisztviselő**, majd pedig az **adminisztratív szerződéskötő tisztviselő** (Ő dönt arról hogy finanszírozható-e a projekt) is **megvizsgál**. Ezután pedig belekerülhet a teljesítményi munkaszerződésbe, s amennyiben a kormány elfogadja azokat, s a beszállító is beleegyezik, akkor a civil cégek szakemberei munkához láthatnak és biztosíthatják a kért szolgáltatásokat. Ez viszonylag nem egy gyors eljárás, az „*extra*” igényeket (pluszfinanszírozást, túlköltekezést) alaposan meg kell indokolni.

Visszajelzések, teljesítések igazolása

Annak a tapasztalatnak a hiánya, hogyan és mikor is kell visszajelzést adni a szállítók számára, könnyen súrlódást okozhat a civilek és a katonák között. A katonák jól ismerik a hadsereg értékelési rendszerét, hiszen olyan eljárásokkal dolgoznak, melyek során megerősítik a jó teljesítményt. Hasonló eljárás létezik a szállítók világában is, mint a hadsereg berkeiben, ott is fontos a pontos visszajelzés. A visszajelzési eljárás közreműködője a szerződő fél képviselője *contracting officer's representative/COR* (Ilyen tiszteket nekünk is érdemes lenne kiképezni, hogy képesek legyünk mi is ebben a rendszerben logisztikai-ellátási feladatokat végrehajtani) vagy a szerződő fél technikai képviselője *contracting officer's technical representative/COTR* [6]. A *COR* és a *COTR* olyan katonák, akik naponta dolgoznak a szállítókkal, ők a kormány szemei és a fülei, akik arról gondoskodnak, hogy minden a teljesítményi munkaszerződésben foglaltak szerint zajlódjon le. Ezek a személyek havonkénti beszámolóval tartoznak az adminisztratív szerződéskötő tisztviselőnek (*ACO*), aki a havonta sorra kerülő teljesítményértékelő ülésen (**Performance Evaluation Board – PEB**) közzéteszi azokat. Ezért a hitelesség és a pontosság nagyon fontos a visszajelzésnél, illetve a teljesítményigazolásoknál.

Azonban nem kell várni ezekre az értékelésekre, ha a szállítók túl lassúak; nem kell megvárni a teljesítményértékelő üléseket sem, ha átlag alattinak találják a szállítók teljesítményét. A szállítóknál is megvan a hadsereghez hasonló irányítási lánc, és használják is (sokszor jobban is, mint a hadsereg, hiszen ők a tiszta profitra dolgoznak). Ezért érdemes jelezni a beszállító cég területi képviselőinek és a *LOGCAP* támogató tisztviselőnek, mielőtt még súlyosbodnának a problémák. Persze előtte érdemes meggyőződni arról, hogy amit elvárnak a cégektől, az benne van-e a szerződésben. Fontos azonban a jó teljesítmény felismerése, ahogy a katonaságnál, úgy a szállítóknál is: figyelembe kell venni, hogy mennyi idő alatt végzik el a számukra kiadott feladatot és milyen minőségben.

Ismét a kiképzésről

A különböző műveletek során a katonáknak különböző partnerekkel kell együtt dolgoznunk, ebbe pedig a civil beszállító cégek emberei is beleértendőek, nemcsak a szövetséges hadseregek katonái. A katonák könnyebben találják meg az összhangot más idegen katonákkal, mivel a

kiképzés folyamán sok közös ismeretet, eljárási módot sajátítanak el. Azonban a civilek másképpen szocializálódtak és nem várható el tőlük mindaz, amit megkövetelhetünk egy katonától. ***Ezért a bevetés előtt szimulációs gyakorlatokat szerveznek, ahol gyakorolják a katonák és a civilek közötti együttműködést, kommunikációt.***

A szállítók részvétele a szimulációs tréningen elősegíti a parancsnok és a logisztikai szolgálat könnyebb alkalmazkodását a kialakult helyzethez (egyre több „civil” megjelenése a hadszíntéren, ezzel egy időben növekvő felelősség és kiszolgáltatottság a logisztikai ellátottság terén), környezethez.

A szimulációs forgatókönyvek szállítási feladatokat is tartalmaznak, hogy a katonák ismeretei bővüljenek a civil beszállítókkal való kapcsolatokról, azok feladatairól és az együttműködés lehetőségeiről, előnyeiről. Ezeket a szimulációs gyakorlatokat, olyan szinten vitték sikerre, hogy a műveletek során jelentősen csökkentek azok a problémák, amelyek korábban a hiányos együttműködésből adódtak. ***Rájöttek ugyanis, hogy a szállító nemcsak egy eszköz, nemcsak papíron kell integrálni az egységbe, hanem be kell vonni a műveletekbe és a tervezésbe is.*** Az alárendelt szinteken a kijelölt összekötő tisztek, és a civil cégek helyi alkalmazottai között kialakult jó viszony elősegíti a beszállító és a kiszolgált egység közötti érintkezést, ez pedig segít koordinálni a végrehajtást, és megnöveli a teljesítő képességüket [7].

Egyre inkább nem számít újdonságnak a civil cégek alkalmazása a harcmezőn, csupán az integrálásuk fokozása számít példa nélkülinek. Ha logisztikusként meg akarjuk növelni a képességeinket, meg kell tanulnunk nekünk is, hogyan lehet a leginkább előnyünkre fordítani a beszállító képességeit, hogy azok minél hatékonyabb segítséget jelentsenek a hadműveletek során.

Felhasznált irodalom:

- [1]. ***Gerry J. Gilmore:*** Logistic Chief Reports on Operation Iraqi Freedom Effort (American Forces PressService, 2004. március 31.), ugyanerről Sysan Declercq Brown-Phyllis Rhodes: Logistic backbone of Iraqi Freedom- Defence Logistic Agency (Army Logistician, 2003. július-augusztus).
- [2]. http://www.globalsecurity.org/military/ops/desert_shield.htm
- [3]. <http://www.globalsecurity.org/military/agency/army/logcap.htm>

[4]. <http://www.amc.army.mil/LOGCAP/>

[5]. <http://www.amc.army.mil/LOGCAP/>

[6]. <http://www.amc.army.mil/LOGCAP/>

[7]. *Sysan Declercq Brown-Phyllis Rhodes*: Logistic backbone of Iraqi Freedom- Defence Logistic Agency (Army Logistician, 2003. július-augusztus).

A „KÖZLEKEDÉS OPERATÍV PROGRAM” ÉS ANNAK VÉDELMI ASPEKTUSAI

I. RÉSZ.

Szászi Gábor¹

Bevezető

A rendszerváltás óta eltelt időszak tapasztalatai rávilágítottak arra, hogy a gyorsforgalmi utak, a nagy teljesítményű vasúti hálózat, a jó légi közlekedés, valamint az ipari-mezőgazdasági alapanyagoknál az olcsó belvízi szállítás lehetősége az egyik legfontosabb alapfeltétele az ipari, kereskedelmi, logisztikai üzemek, telephelyek kiválasztásának. Mindezek alapján kijelenthető, hogy Magyarország gazdasági fejlődésében, nemzetközi versenyképességének növekedésében a közlekedés az egyik legmeghatározóbb tényezővé vált.

Ez a meghatározó szerep azonban jó minőségű, az igényeknek megfelelő kapacitású közlekedési hálózat kialakítását is igényli. Ennek az elvárásnak a teljesítése jelentős fejlesztési források biztosítását teszi szükségessé, ami az ország gazdasági helyzetét figyelembevéve, saját forrásból nehezen lenne előteremthető.

Magyarország azonban már a rendszerváltást követő években elkötelezte magát az Európai Unióhoz történő csatlakozás mellett, mely törekvése találkozott az EU-15-ök bővítési szándékával. Így lehetősége nyílt arra az országnak, hogy jelentős EU-s források igénybevételével valósíthassa meg a mind az EU, mind az ország érdekeit szolgáló közlekedési infrastrukturális fejlesztéseket.

¹ Szászi Gábor mk. alezredes, a HM FLÜ Anyagi-Technikai és Közlekedési Igazgatóság Közlekedési osztály kiemelt főtisztje.

Az Európai Unió (EU) már 2000-től jelentős forrásokat biztosított Magyarországnak számára a PHARE², a SAPARD³ és az ISPA⁴ támogatások keretében.

A felsorolt lehetőségek minél nagyobb mértékű kihasználására a közlekedés terén égetően szükség volt, hiszen **a magyar közlekedési alágazatok versenyképessége a csatlakozást megelőző időszakban az EU25-ön belül jelentős lemaradást mutatott:**

- vasúthálózat-sűrűségben ugyan csak négy ország előzte meg Magyarországot (**lásd az 1-2. számú mellékleteket**), a hálózat műszaki állapota azonban alacsony színvonalú volt.
- a közúthálózaton belül a gyorsforgalmi úthálózat sűrűsége az uniós átlagnak csak mintegy 40%-át érte el (**lásd a cikk végén található 1-2. számú mellékleteket**).
- a belvízi áruszállítás folyamatosságát a Duna hajózhatósági problémái nehezítették, mennyiségben kikötői kapacitásfelesleg, eloszlásban és minőségben hiányt lehetett kimutatni.

² A PHARE (Pologne, Hongrie Aide a la Reconstruction économique) egy Európai Uniósi előcsatlakozási alap, melyet 1989-ben hoztak létre azzal a céllal, hogy támogassa Lengyelország és Magyarország gazdasági szerkezetátalakítását.

³ A SAPARD (Special Accession Programme for Agriculture and Rural Development) egy Európai Uniósi előcsatlakozási alap, melyet 2000-ben hoztak létre a fenntartható vidékfejlesztést szolgáló, pontosabban, hogy támogatást nyújtson a régiókban megvalósuló mezőgazdasági, élelmiszeripari és élelmiszerminőségi, továbbá turisztikai projektekhez, elsősorban magánvállalkozók és kistermelők részére.

⁴ Az ISPA (Instrument Structurel de Pré-Adhésion) egy 1999-ben létrehozott Európai Uniósi előcsatlakozási alap, melynek fő célja a csatlakozásra váró országok felkészítése a Kohéziós Alap támogatásának fogadására, valamint a környezetvédelmi és **közlekedési infrastruktúra** területén a csatlakozást hátráltató konkrét problémák megoldása. Az ISPA projektek tipikusan nagyobbak, mint a PHARE vagy SAPARD projektek, mivel jelentős hatást kell gyakorolniuk a környezetvédelem vagy a **közlekedési infrastruktúra-hálózatok javításának területén**. Az egyes projektek összköltsége nem lehet kevesebb 5 millió eurónál.

- a nemzetközi légi közlekedésben a ferihegyi repülőtér a légi ki-kötő vasúti- és autópálya-kapcsolata hiányában folyamatosan teret veszített a konkurens repülőterekkel szemben.

A fenti megállapítások jelentős része még ma is igaz, hiszen a csatlakozás óta eltelt időszakban meghatározó áttörést e területeken nem sikerült elérni.

Mindezeket figyelembe véve tanulmányomban azt szeretném röviden bemutatni, hogy a **Magyar Kormány által 2006. október 25-én** elfogadott „**Új Magyarország Fejlesztési Terv**” és az annak részeként kidolgozott „**Közlekedés Operatív Program (KözOP)**”-ban megfogalmazott közlekedésfejlesztési célok milyen módon segíthetik a közlekedési hálózat **EU** követelmények szerinti fejlődését és a már megvalósított, illetve a jövőben megvalósítandó fejlesztések hogyan járulnak hozzá a védelmi követelmények teljesítéséhez.

Az **Európai Unió** támogatásával megvalósuló fejlesztési folyamatok bemutatása a katonai szakirodalomban nem újkeletű. **Rácz Imre ezredes cikkében**⁵ a 2004-2006 közötti időszakra kidolgozott „**Nemzeti Fejlesztési Terv**” átfogó bemutatására vállalkozott. **Magyar Ferenc és Mészáros Judit**⁶ közös cikkükben már azt vizsgálták, hogy a **Honvédelmi Tárc**a milyen formában kapcsolódhat be az európai uniós források esetleges felhasználásába. Ez év elején pedig szintén **Mészáros Judit** adott áttekintést az „**Új Magyarország Fejlesztési Terv (2007-2013)**” legfontosabb céljairól és az esetleges honvédelmi feladatokról, a tárca szerepéről.⁷ Nem kívánok ismétlésekbe bocsátkozni, így az általuk jól bemutatott alapstruktúrákra, azok jelentőségére nem kívánok kitérni.

⁵ Rácz Imre ezredes: A Nemzeti Fejlesztési Terv rövid áttekintése. Kard és toll 2006/2. pp. 5-14.

⁶ Magyar Ferenc mk. ezredes - Mészáros Judit őrgy.: Honvédelmi tárca kapcsolódása az Európai Unió pályázati tevékenységhez. Kard és toll 2006/1. pp. 5-16.

⁷ Mészáros Judit: Az Új Magyarország Fejlesztési Terv (2007-2013). Hadtudomány XVII. évfolyam 2. szám. pp. 117-125.

Személy szerint a tanulmány elkészítésében – amellet, hogy közlekedési szakemberként kiemelt jelentőségűnek tartom ez a szakterület – az is ösztönzött, hogy a **Honvédelmi Minisztérium (HM)** kezdeményezésére 2006. áprilisától delegált szakértőként követhetem végig a szakági operatív program kidolgozását és a végső változat kialakulását.

Érdekességként meg kell jegyezni, hogy kezdetben a **Környezetvédelem és Infrastruktúra Operatív Program 2004-2006 (KIOP)** szellemiségét követve a kidolgozás még a **Közlekedés és Energetika Operatív Program (KEOP)** néven futott, majd a közlekedés egyre nagyobb jelentőségét felismerve már önálló programként (**KözOP**) folytatódott a kidolgozó munka.

1. Közlekedési rendszer fejlesztésének sajátosságai a 90-es évektől az európai uniós csatlakozásig

Mielőtt a választott téma részletesebb elemzésébe kezdenék, szükségét érzem annak, hogy röviden kitérjek a rendszerváltás óta a közlekedés terén végrehajtott jelentősebb fejlesztésekre és azok európai uniós fejlesztésekkel való kapcsolatára. Ezt azért is tartom fontosnak, mert a **KözOP** fejlesztési céljait csak akkor tudjuk érdemben vizsgálni, ha látjuk a kiindulási alpinfrastruktúrát, annak fejlettségi szintjét.

A közlekedés területén a kilencvenes évek elején több alágazati⁸, illetve speciális szakterületet érintő⁹ törvény született, illetve a meglévők módosítása vált szükségessé¹⁰.

A közlekedési infrastruktúra vonatkozásában e joganyagokból kirajzolódó két legfontosabb cél a hazai közlekedési hálózat bekapcsolása a nemzetközi hálózatokba, valamint az egyes közlekedési alágazatok (közút, vasút, vízi és légi közlekedés) integrálása voltak. *A 90-es évek elején ezen a területen tapasztalható bizonytalanságot követően a köz-*

⁸ 1993. évi XCV. törvény a vasútról, 1995. évi XCVII. törvény a légi közlekedésről.

⁹ 1992. évi XXX. törvény az Útalapról.

¹⁰ 1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről.

lekedés fejlesztésének irányát részletesen a több éves egyeztetés után 1996-ban elfogadott Magyar Közlekedéspolitikai Konceptió¹¹ határozta meg.

Ennek stratégiai irányai:

- az Európai Unióba való integrálódás elősegítése,
- a szomszédos országokkal való együttműködés feltételeinek javítása,
- az ország kiegyensúlyozottabb térségi fejlődésének elősegítése,
- az emberi élet és a környezet védelme és
- a közlekedés hatékony, piacokonform működtetésének kialakítása voltak.

A fejlesztések irányát az átalakuló társadalom és a gazdaság változó igényei határozták meg. *A nemzetközi tranzit szállítási kapacitások átstrukturálása és a térségi fejlődés érdekében autópályák és autóutak építését, a vasútvonalak korszerűsítését, a dunai vízi út fejlesztését, a kombinált áruszállítás fejlődéséhez szükséges feltételek megteremtését, a környezetvédelmi szempontokat is figyelembe vevő logisztikai központok létesítését, azok folyamatos fejlesztését tűzte ki célul az aktuális konceptió.*

Ezen célok megvalósításához azonban jelentős pénzügyi forrásokra lett volna szükség, amit az éppen átalakuló gazdaság nem tudott ki-termelni. Európai uniós források ugyan már ebben az időszakban is rendelkezésre álltak, de azok mértéke nem fedezhette a szükséges infrastruktúrafejlesztéseket, így az elképzelések egy része csak terv maradt ebben a ciklusban.

A továbbiakban részletesebben is át kívánom tekinteni ezt az időszakot, hiszen a tanulmány fő elemzési területét, a **Közlekedés Operatív Program (KözOP)** jelenlegi célrendszerét alapvetően meghatároz-

¹¹ 68/1996. (VII. 9.) OGY határozat a magyar közlekedéspolitikáról és a megvalósításához szükséges legfontosabb feladatokról.

zák a megelőző időszak fejlesztéspolitika eredményei (eredménytelenségei) is.

1.1 A közlekedési infrastruktúra terén megvalósult fejlesztések

A *közúthálózat* fejlesztése megvalósításának fő forrásai 1993-tól az Útalapból álltak rendelkezésre, amely az országos közúthálózat működőképességének fenntartása, javítása és fejlesztése céljából jött létre.

Ezt a forrást azonban 1999. január 1-jei hatállyal megszüntették. Az Útalaptól átvett feladatokat a továbbiakban a költségvetés „*Útfenntartási és Fejlesztési Céllelőirányzat (ÚFCE)*” fejezete tartalmazta. Az így biztosított forrásokból 1993-2003 között 250 km autópálya épült. 2003-as árakon ez közel 500 Mrd forintos kiadást jelentett.

Az úthálózat fejlesztése mellett az egyre nagyobb jelentőségűvé váló nemzetközi kereskedelem és az ezzel együtt járó tranzit szerep felértékelődése a határokon történő átkelés időszükségletének csökkentését is igényelte. Így 2001-től kezdődően átfogó *határátkelőhely modernizáció* indult meg az európai uniós csatlakozás közeledtével, 2001-2003 között összesen 3,8 milliárd forint költségvetési forrással.

Már ebben az időszakban is egyértelműen a közúti közlekedés dominanciája bontakozott ki, azonban az ezzel együtt járó negatív hatások csökkentése a vasút terén is fejlesztéseket igényelt. A *vasúthálózat* területén az elsődleges cél a rossz minőségű pályák újraépítése és a sebességkorlátozások fokozatos felszámolása volt. Ennek a célnak mind a mai napig meglévő aktualitását *a cikk végén található 3. számú mellékletben* szereplő térkép igen szemléletesen visszatükrözi. A fejlesztésekre 1993-ban 4,5 milliárd forintot költöttek, amely összeg évenként átlagosan 1 milliárd forinttal növekedett a költségvetési terv vonatkozó előirányzatában. Az 1998-ban megkezdődött *vasúti rekonstrukciós program*¹² következtében a hálózati fejlesztésekre szánt források reálértéken majd a kétszeresére nőttek (4 milliárd forintos növekedés az előző évihez képest, ami összesen már 17 milliárd forintot jelentett).

¹² 1021/1998. (II. 25.) Korm. határozat a vasúti rekonstrukciós program finanszírozásának céljaira történő kölcsönfelvételhez kapcsolódó dokumentumok elfogadásáról.

Ezen időszak kiemelt fejlesztései az alábbiak voltak:

- 1994-től a Budapest-Hegyeshalom vasútvonal korszerűsítése (erre átlagban évi 4-5 milliárd forintot irányoztak elő).
- A szlovén vasúti átmenet építése (1997-ben 1 milliárd, 1998-2002-ig pedig évente átlagosan 5 milliárd forintot irányoztak elő erre a költségvetésben).
- A vasúti alaptevékenységhez szükséges gördülő állomány felújítási program keretében került sor dízel motorkocsik beszerzésére 1999-ben (6,3 milliárd Ft), majd 2000-ben (6,7 milliárd Ft).

A két meghatározó közlekedési alágazat mellett az EU-ban kiemelten támogatott, környezetbarát vízi közlekedés is részesült fejlesztési forrásokban. A ***vízi utak*** tekintetében a fejlesztések a dunai és a tiszai közlekedés fejlesztését, a hajózhatóság feltételeinek javítását és kikötők létesítését jelentették. ***A kiemelt fejlesztések a következő öt kikötőt érintették: Budapest-Csepel, Győr-Gönyű, Dunaujváros, Szeged és Baja.*** A KHVM¹³ fejezeti költségvetési beruházási előirányzatain belül a Budapest feletti Duna-szakasz ***környezeti és víziút rehabilitációjának*** tervezési munkáira 1997-2000 között **2-300** millió Ft-ot költöttek, a ***szabályozási*** munkákra pedig az 1999-2010 közötti időszakra **15** milliárd Ft-ot terveztek. Az erre az alágazatra fordított fejlesztési források nagysága szinte eltörpül a közúti és vasúti fejlesztések mellett, amit az ***1. számú táblázat*** adatai is jól szemléltetnek. De még ehhez képest is elenyésző a légi közlekedés támogatottsága.

Az állam az alágazatok közül a ***légi közlekedés*** fejlesztése területén nyújtotta a legkevesebb közvetlen forrást. 1993 és 1997 között összesen **5,7** Mrd forintot (2003-as áron), a későbbiekben pedig csak a légi irányítási rendszerekre biztosított évi **15** millió Ft-ot.

¹³ Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium.

1. számú táblázat

A fejlesztés célja	A forrás nagysága 1993-2003 között (2003. évi áron, GDP árindexszel deflálva, Mrd Ft)
Új utak építése	380,0
Közútfejlesztés	377,9
Vasúti közlekedés modernizációja	275,0
A vasúthálózat fejlesztése	225,7
A közúti tömegközlekedés fejlesztése	95,8
Hidak építése	22,0
Kombinált fuvarozás fejlesztése	13,3
Vízi közlekedés fejlesztése	7,3
Közlekedésbiztonság	4,4
Határátkelők fejlesztése	3,8
Légi közlekedés fejlesztése	3,8
Logisztikai központok fejlesztése	2,6

A közlekedés fejlesztésének költségvetési forrásai 1993-2003 között

(Forrás: Nemzeti Fejlesztési Hivatal: *Jelentés a fejlesztéspolitikáról 1993-2003.*¹⁴)

Az előző táblázatban az **útépítések** között szerepel az autópálya építők adósságainak átvállalásának és a támogatások költségei is. Ezek jelentették az útépítési kiadások mintegy 94%-át. Ez a tény máris árnyaltabban mutatja be a tényleges fejlesztések nagyságát.

¹⁴ <http://www.fejlesztospolitika.gov.hu/engine.aspx?page=dokumentumtar/2007.10.20/>

A vizsgált időszakban négy fontosabb híd épült, Lágymányosi, az Esztergomi és a szekszárdi ¹⁵ Duna, valamint a Záhonyi Tisza hidak.

A *vasúthálózat fejlesztése* területén kiemelkedő jelentőségű volt a szlovén vasúti átmenet kiépítése, ami a csoport valamivel több, mint tíz százalékanak forrását kötötte le. A vonal kiépítésének jelentőségét az adta, hogy a **Transzeurópai Hálózatokhoz (TEN-T)** való csatlakozás fontos láncszemét képezte.

A vizsgált időszakban megvalósított közlekedés infrastruktúra-fejlesztések legfontosabb eredményeit a **2. számú táblázat** szemlélteti.

2. számú táblázat

Indikátor	Idősor hossza	2003-as ér- ték	Éves átlag- os válto- zás (%)
Autópálya (km)	1993-2003	542	7,3
Összes út (km)	1993-2003	30536	0,2
Forgalomban lévő vasútvonalak vágányhossza (km)	1993-2003	12735	-0,4
Villamosított vasúti pálya hossza (km)	1993-2003	2780	2,0

A közlekedés néhány outputindikátora

(Forrás: KSH Statisztikai évkönyvek).

A táblázat adatainak elemzése alapján nem sok pozitívum állapítható meg. Egyetlen területen mutatható ki jelentősebb eredmény, ez pedig az autópálya fejlesztés. Az autópályák hossza 1997-ig fokozatosan, majd 1998-ban és 2002-ben nagyobb ugrásokkal növekedett. Az úthálózat bővülésének felét ezek az építkezések eredményezték. A vasút területén a pályák forgalom alóli fokozatos kivonásával párhuzamosan folyt a villamosítás és a pályakorszerűsítés, azonban ezek volumene nem nevezhető meghatározónak.

¹⁵ A szekszárdi Duna híd az autópálya építések költségei között szerepelt.

1.2. A vizsgált időszakban végrehajtott fejlesztések eredményei

A vizsgált időszak fejlesztési eredményeinek felmérését megnehezíti, hogy az 1996-os közlekedési koncepcióban a fejlesztési célokhoz nem rendeltek olyan mutatószámokat, melyek változása alapján egyértelműen ki lehetne mutatni azok hatásmechanizmusát. A vizsgálatban segítséget nyújthat az 1996-os és a 2004-es közlekedéspolitikai koncepciók fő céljainak összevetése, amit *a cikk végén található 4. számú melléklet* mutat be részletesen. Ezek elemzéséből megállapítható, hogy a 2004-es koncepció jelentős átfedést mutat a megelőzővel, ami arra utal, hogy a közlekedés terén örökölt elmaradásunkat a vizsgált időszakban csak részben sikerült ledolgozni, így azokat az új koncepcióban tovább kellett vinni.

A 2003-ig tartó ciklusban a szállítási volumenek növekedése volt az a terület, ahol jelentősebb „*eredményeket*” lehetett felmutatni. A növekvő gazdaság növekvő szállítási igényeit a közlekedési ágazat ugyan még sikeresen ki tudta elégíteni, de ennek során az egyes áruszállítási módok szállítási teljesítményei között tovább nőttek a különbségek.

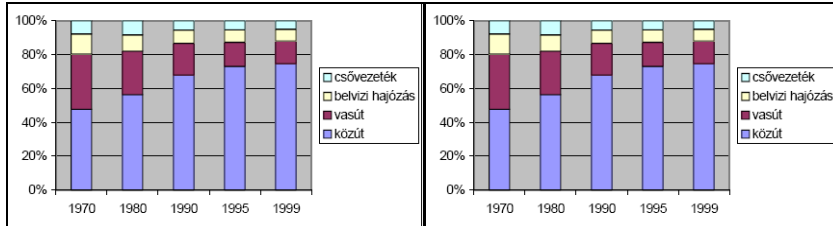
Ez különösen a közúti szállítás szerepének növekedésével és a vasút szerepének csökkenésével járt együtt. *Sajnos ez a tendencia alapvetően ellentétes a csatlakozni szándékozó országokkal szembeni EU-s elvárásokkal, de még mindig jobb arányt mutat, mint az EU-15 átlaga (lásd az 1. számú ábrát).* Nem véletlen, hogy az EU alapvető elvárása volt, hogy az új tagországok alapvetően törekedjenek a csatlakozás előtti közlekedési munkamegosztási arány fenntartására. Ez azonban nem egyszerű feladat és a jelenlegi társadalmi-gazdasági folyamatok is ez ellen hatnak.

A gazdaság a rugalmas szállítási rendszerek szolgáltatásait igényli, aminek jelenleg csak a *közúti szektor* képes megfelelni, az életszínvonal emelkedésével természetesen együtt járó egyéni közlekedés térhódítását pedig a jelenlegi közösségi közlekedési színvonal mellett lehetetlen korlátozni.

1. számú ábra

a) az EU 15 tagállamában

b) a csatlakozni kívánó országokban



Az árutonna kilométerben mért szállítási teljesítmény-arányok változása (%).

(Forrás: Dr. Tímár A. (2002): Közlekedési létesítmények gazdaságtana. Műegyetemi Kiadó, Budapest, pp.33).

A vizsgált időszakban a vázolt okok hatására a hazai munkamegosztás folyamata is követte az EU tendenciát. A szállítási módok közötti részarányok megváltozásába az alábbi táblázat ad betekintést.

3. számú táblázat

Év	Összesen	Vasút	%	Közút	%	Vízi út	%	Cső- vezeték	%
1995	23 675	8 422	35,6	9 955	42,0	1 338	5,7	3 925	16,6
1996	24 874	7 634	30,7	10 182	40,9	2 482	10,0	4 532	18,2
1997	24 789	8 149	32,9	10 430	42,1	1 644	6,6	4 516	18,2
1998	27 144	8 150	30,0	12 592	46,4	1 561	5,8	4 799	17,7
1999	26 340	7 734	29,4	13 135	49,9	958	3,6	4 457	16,9
2000	26 398	8 095	30,7	13 329	50,5	891	3,4	4 024	15,2
2001	26 241	7 731	29,5	12 500	47,6	1 055	4,0	4 904	18,7
2002	26 402	7 609	28,8	13 086	49,6	1 107	4,2	4 567	17,3
Változás 1995-höz képest %									
	11,5	-9,7		31,5		-17,3		16,4	

Áruszállítási teljesítmények közlekedési alágazatok szerint (belföldi és nemzetközi) (millió árutonna-kilométer).

(Forrás: Központi Statisztikai Hivatal).

1.3. Az időszakban végrehajtott fejlesztések forrásai

A közlekedési hálózat fejlesztésére rendelkezésre álló beruházási források a 80-as évek elejétől folyamatosan szűkültek, és 1994-re soha nem látott mélypontra zuhantak. Ezen belül is a vasúti pályakorszerűsítések éves volumene 10-15 km-re csökkent. A 90-es évek második felében a kormány által felvett nemzetközi hitelek, a **Phare** és **ISPA** programok beindítása bővítette ugyan a beruházási lehetőségeket, azonban az éves volumenek még így is mélyen 100 km alatt maradtak.

Noha a **PHARE** program már 1989-ben megindult, keretében infrastrukturális és környezetvédelmi fejlesztések társfinanszírozására csak az 1993-as koppenhágai döntést követően nyílt lehetőség. Az **LSIF**¹⁶ horizontális program létrejöttével a nagy infrastrukturális programokra fordított összegek tovább bővültek. Ennek keretében Magyarország **19** millió **EUR**-t kapott. Ez volt az a program, amely logikai kapcsolatot teremtett a **PHARE** és a 2000-től megnyíló **ISPA**-program keretében támogatható közlekedési infrastruktúra beruházások között. Ezt a mintegy **300** millió **EUR**-t jelentő támogatási összeget 2006. végéig kellett felhasználni. Az **ISPA** program kerete a Közösség által jóváhagyott közlekedési stratégia alapján került kialakításra. *Ezt követően ISPA támogatással a IV. és V. számú Helsink-folyosók vasúti szakaszainak rekonstrukciós fejlesztése indult meg három nagy projekt keretében, melyek az 1.1. pontban már ismertetett beruházások voltak:*

- Budapest-Cegléd-Szolnok-Lökösháza.
- Budapest-Győr-Hegyeshalom.
- Zalaötvő-Zalaegerszeg-Boba.

A közúti infrastruktúra területén az utak 11,5 tonna teherbírásúvá fejlesztésének projektjét irányozták elő ebből a forrásból megvalósítani.

¹⁶ (Large Scale Infrastructure Facility – Széleskörű Infrastrukturális Lehetőségek).

Azonban ezek a források is *csak minimális mértékben* tudtak hozzájárulni a hálózati infrastruktúra fejlesztéséhez. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint az **Állami Számvevőszék** 2001. évi vizsgálata a **MÁV Rt.**-nél, melynek során az elmaradt beruházások összegét **1350** milliárd forintra becsülték, amiből a vasúti infrastruktúra mintegy 800 milliárd forint mértékben részesedett.

Azt is ki kell itt emelni, hogy ebben az időszakban nem a közlekedés kapta a legnagyobb fejlesztési forrást. Az első prioritást 1993-2003 között az oktatás jelentette, hiszen arányaiban a legtöbb forrást ez a terület kapta (22,8%). Ezután következett a mezőgazdaság és *csak a harmadik helyre* került a közlekedési infrastruktúra. Ez a három ágazat szerezte meg a fejlesztési források több mint 60%-át.

1.4. A vizsgált időszak sajátosságai a védelmi követelmények szempontjából

Védelmi szempontból elemezve az adott időszak közlekedéshálózati fejlesztéseit, kettős kép rajzolódik ki. Egyrészt ebben az időszakban a Magyar Honvédségben is jelentős változások történtek. A több mint százézes tömeghadsereg folyamatos átalakítása, az új hadsereggel szemben támasztott követelmények állandó változása, illetve már a 90'-es évek elején kialakuló NATO és Európai Unió csatlakozási szándék, az ezek elérése érdekében megtett lépések hatással voltak a hadsereg szervezetére és feladatrendjére is.

Az évtized kezdetén talán a legnagyobb kihívást a *Szovjet csapatkivonás* jelentette a MÁV életében, melynek adatai a hazai szállítási viszonyokat tekintve megdöbbentőek. Az 1990. március 10-én aláírt egyezmény az *„ideiglenesen hazánkban állomásozó szovjet csapatok”* kivonási határidejét 1991. június 30-án határozta meg.

A kivonulás több mint százezer személyt, közel 27.000 haditechnikai eszközt és félmillió tonna felszerelését jelentett.

A vasúti szállítások előkészületei, a bevagonírozás összesen **92 vasútállomáson** történtek. Ezen belül a kifejezetten katonai szerelvények berakodását **69 vasútállomáson**, illetve *iparvágányon* végezték.

Összesen 34 529 vasúti kocsi vettek igénybe, és 24 002 konténert rakodtak be. A mintegy 15 hónapig tartó szállítás során összesen 1197

katonavonattal 637 csapat- és 560 anyagvonattal) szállították el Magyarországról a Déli hadseregcsoport valamennyi katonáját, a harci technikai eszközét, katonai felszerelését és egyéb anyagi készleteit, valamint a hozzátartozók és családtagok ingóságait¹⁷.

E jelentős feladat mellett kifejezetten az MH érdekében végrehajtott szállításokat döntően az ekkortájt általánossá váló átszervezési szállítások jelentették. Ezek megszervezése és végrehajtása sem okozott még problémát a MÁV szakállományának.

Szintén az időszak jellemzője, hogy a kifejezetten katonai közlekedési infrastrukturális elemek – hadiutak, iparvágányok, vasúti rakodók – folyamatos megszüntetése is napirenden volt, hiszen a megszűnő alakulatok, gyakorlóterek további kiszolgálása már nem volt feladat, így azok rendszerben tartása felesleges kiadást jelentett volna az MH-nak.

Ezen időszakban új igényként merültek fel az elsősorban a délszláv válság katonai megoldása érdekében szükségessé váló nemzetközi csapatmozgások végrehajtása, majd az **IFOR/SFOR**, illetve ezt követően a **KFOR** szállítások, melyek szinte minden alágazat vonatkozásában újszerű követelményeket jelentettek.

A vasúti szállítások során elsősorban a megfelelő minőségű gördülőállomány hiánya, illetve a nyugat-európai vasúttársaságokkal való együttműködés okozott kisebb problémákat, de ezeket a MÁV a társvasutaktól történő *járműkölcsonzéssel* és speciális együttműködési keretek kialakításával megoldotta.

A közúthálózat vonatkozásában erőteljesebben felszínre jöttek a hiányosságok. Az utak és a műtárgyak nem megfelelő teherbíró képessége speciális szervezési és biztosítási igényeket támasztott a végrehajtással szemben. Mindezek ellenére – főleg **Taszár** és **Kaposvár** környékén – jelentős útrongálódások következtek be.

*Lezárva ennek az időszaknak az elemzését összességében megállapítható, hogy minden alágazat a változás korát élte. Az évtized közepére kialakultak az **Európai Unió**s csatlakozási szándékból levezet-*

¹⁷ Forrás: MH Katonai Közlekedési Központ.

hető új követelmények a közlekedési infrastruktúra vonatkozásában. Az is világossá vált, hogy az akkori állapotok szerinti hálózat nem felelt meg a követelményeknek, így annak korszerűsítése, a hiányzó elemek megépítése mind az **EU-nak, mind Magyarországnak közös érdeke** volt. Ezen érdekek mentén elindulva – bár ekkor még igen szerény mértékben – az **EU** is hozzájárult a hálózati elemek korszerűsítéséhez, a szükséges beruházások megvalósításához.

Védelmi szempontból vizsgálva az mondható el, hogy sodródunk az árral. A közlekedési hálózat fejlesztésének az előző rendszerben kidolgozott védelmi követelményei idejétmúlttá váltak, a kor követelményeinek megfelelőt – az állandó változásnak is köszönhetően – nem sikerült kidolgozni. Mindemellett kijelenthető, hogy ezen időszakban kifejezetten a védelmi feladatokkal összefüggésben felmerült közlekedési feladatokat maradéktalanul sikerült megoldani. Hozzá tartozik ehhez azonban, hogy – szerencsére – a közlekedési rendszert **jelentősen megterhelő negatív** hatások sem érték az országot, így annak kritikus helyzetben történő viselkedéséről nem rendelkezünk konkrét információval.

2. Környezetvédelem és Infrastruktúra Operatív Program (2004-2006)

A KözOP részletes elemzése előtt ki kell térni, – melyet később tárgyalok – az Európai Unió csatlakozás és a KözOP elfogadása közötti időszakban végrehajtott közlekedésfejlesztési program bemutatására is.

Az **Európai Unió** tagjaként Magyarország 2004-től jogosulttá vált az Unió fejlesztési támogatások igénybevételére, melyeket a **Strukturális Alapok (SA)** és a **Kohéziós Alap (KA)** nyújtanak. A **1260/1999 EK Rendelet** értelmében – ahol az egy főre eső **GDP** nem éri el a Közösségi átlag **75%-át** – **Nemzeti Fejlesztési Tervet (NFT)** kell készítenie a **Strukturális Alapokból** érkező támogatások fogadásához.

A **NFT**, valamint a hozzá kapcsolódó **Operatív Programok (OP)** határozták meg, hogy a **SA**-ból érkező támogatást milyen célokra vehette igénybe az ország 2004 és 2006 között. Magyarország uniós csatlakozása az **EU hét éves tervezési periódusának** közepére esett, ezért nem hét, hanem csak három évre szóltak az első programok.

A **NFT** részeként 2003. december 22-én elfogadta a kormány a **Környezetvédelem és Infrastruktúra Operatív Programot (KIOP)**, melynek kidolgozása már 2002 második felében megkezdődött.

A **KIOP** kidolgozása során hangsúlyozottan figyelembe vették többek között a tanácsnak a **Strukturális Alapokra** vonatkozó általános rendelkezések megállapításáról szóló **1260/1999/EK sz. rendeletét** és a **Strukturális Alapokra** vonatkozó tervekről és a programozási dokumentumokról szóló Útmutatót. A **KIOP** kidolgozása során arra is kiemelt figyelmet fordítottak, hogy az összhangban legyen az **Európai Parlamentnek** és az **Európai Tanácsnak a Regionális Fejlesztési Alapról** szóló **1783/1999/EK** rendeletével.

Az egyeztetések eredményeképpen 2004. június 17-én az **Európai Bizottság** végül elfogadta az operatív programokat, köztük a **KIOP**-ot is.

A **KIOP**-ot megelőző időszakban megvalósult, illetve megvalósítás alatt lévő programok szorosan követték az EU és Magyarország szempontjából egyaránt elsődleges fontosságú követelményeket. A magyar közlekedéspolitika elsősorban a nagysebességű főúthálózat megteremtésére és fejlesztésére fókuszált. A kormányzat álláspontja szerint a nagykapacitású autópályák, autóutak és főutak fejlesztési projektjei lehetővé teszik **Magyarország Budapest központúságának** mérséklését, a vidéki városok jobb elérhetőségét és a tranzit szállítások országon történő áthaladását.

Bár a fő célok nem változtak, ennek ellenére a **KIOP** célrendszerének kidolgozása előtt ismételten áttekintették az előző időszak eredményeit és hiányosságait annak érdekében, hogy a programban megjelenő fejlesztések elsősorban azok felszámolására irányuljanak.

A vizsgálatok eredményeként megállapítást nyert, hogy:

- A közúti közlekedés dinamikusan nőtt, Magyarország erős tranzit szerepkörű országgá vált, növekvő helyi és nemzetközi közúti forgalommal. A gépkocsik iránti kereslet is nőtt, mert e közlekedési mód kényelmesebb és rugalmasabb a vasútnál. Mindez egyre nagyobb terheket rótt mind az infrastruktúrára, mind a környezetre, különösképpen a településeken.

- A közúthálózat nem volt képes ennek a megnövekedett forgalomnak a lebonyolítására. A hálózat szerkezeti és kapacitásbeli hiányosságai miatt a periférikus térségek és települések elérése nehézkessé vált, ami rontotta a fejlettebb régiókhoz történő felzárkózásuk esélyeit. A KIOP ezt támogatandó célnak tekintette az egy- és kétszámjegyű gyorsforgalmi utak olyan összekötését, amely javítja a régiók elérhetőségét.
- Egyre nagyobb igény jelent meg az intermodális közlekedés iránt. A magyar kormányzat a kiválasztott közlekedési csomópontokban fejlett közlekedési kapcsolatokkal rendelkező logisztikai központok fejlesztését irányozta elő.

A bemutatott hiányosságok csökkentése mellett a **KIOP**-nak a 2004-2006 közötti időszak fejlesztési célkitűzései során olyan beruházási intézkedésekre kellett összpontosítani, amelyek közvetlenül kapcsolódtak az európai integrációhoz, a gazdasági fejlődésre legkomolyabb negatív hatást gyakorló közlekedési szűk keresztmetszetek enyhítéséhez, a hiányosságok felszámolásához. **Így ebben az időszakban elsőbbséget élveztek az alábbi célokat szolgáló fejlesztések:**

- a **TEN/TINA** hálózat befejezése Magyarországon;
- az elmaradott térségek **elérhetőségének javítása**;
- a lakosság közlekedéshez kapcsolódó **egészségügyi és biztonsági kockázatainak felszámolásához hozzájáruló intézkedések**;
- az **intermodális közlekedés fejlesztési** feltételeinek javítása.

A **vasúti ágazaton** belül elsőbbséget kapott a **fő vasútvonalak** hálózatának befejezése, különös tekintettel a **TEN**-folyosókra. Mivel ezek azok a vonalak, amelyeken a legnagyobb mennyiségű személyi és teherforgalom bonyolódik, ezek bírnak a legnagyobb jelentőséggel a piac és a nemzetgazdaság fejlesztése szempontjából. A tervezett beruházások között szerepelt – a helyi igényeknek megfelelően – a **meglévő nyomvonalak rehabilitációja**, az **üzemi sebesség fokozása**, a **biztonsági berendezések javítása**, **kettős vágányvonalak kialakítása** és a **vasútvonalak villamosítása**. A beruházási projektek között szerepelt a **vasúti határátkelők** schengeni követelményekkel összhangban álló létrehozása/felújítása 2006-ig. A Budapestet az **EU** gyorsvasút hálózataival ösz-

szekötő gyorsvasút csatlakozás megépítése azonban 2015 előtt nem várható. *(A vasúti hálózat megvalósult és tervezett fejlesztését a cikk végén található 5. számú mellékletet szemlélteti).*

A fenti infrastrukturális beruházások kiemelt célja volt még, hogy megteremtse a feltételeket Magyarország *vasúthálózatának korlátozás nélküli megnyitásához* az Európai Unió üzemeltetői számára, mivel 2007. január 01-től már korlátozás nélkül használhatják az EU vasúti áru fuvarozó vállalkozásai Magyarország vasúti hálózati infrastruktúráját.

A motorizáció fejlődése is jelentős kihívást jelentett a társadalom és a kormány számára a magyar úthálózat működtetésében, karbantartásában és fejlesztésében. *Ebben az időszakban az elsőbbséget élvező beruházások célja volt:*

- az *autópálya hálózat további bővítése* az autópálya hálózat hiányzó ágainak megépítésén keresztül, különös tekintettel a különböző sugárirányú autópályák és az országos főutak közötti kapcsolatokra. Ezen beruházások a **TEN/TINA** hálózat kiépítését is szolgálták;
- *településeket elkerülő utak építése*, csökkentve a környezeti szennyezést és növelve a közlekedési biztonságot.
- *főutak és regionális utak megerősítése azzal a céllal, hogy a 115 kN tengelyterhelést elbíró utak hossza 7000 kilométerre növekedjen 2008-ra.* A **KIOP** keretében kitűzött cél, hogy a tengely-terhelést elviselő képesség megerősítése az **1, 2 és 3 számjegyű utakon** legalább 260 km hosszúságban megtörténjen, ami az összértékhez képest igen csekély. *(A tényleges hálózatot a cikk végén található 6. számú melléklet szemlélteti).*

A legfontosabb projektek között szerepelt a fővárost elkerülő autópálya gyűrű építésének folytatása, és ehhez kapcsolódóan egy híd Budapest északi oldalán. További két híd felépítését tervezték ebben a programban a Duna mentén az M0 északi hídjá, és a jugoszláv határ között (Szekszárd és Dunaújváros) a fővárosra nehezedő nyomás könnyítése, valamint a regionális kapcsolatok javítása céljából.

A légi közlekedési ágazat számára a legfontosabb feladat a repülés alapfeltételeit biztosító repülőterek és reptéri infrastruktúra fejlesztése volt. Első számú prioritás Magyarország számára ezért a **Ferihegyi Nemzetközi Repülőtér**.

Ferihegyen kívül Magyarország kormánya **Debrecen** és **Sármellék** (Balaton) repülőtereit határozta meg fejlesztési célként a nemzetközi légi közlekedés és légi teherszállítás szempontjából. Nemzetközi légi forgalmat bonyolító valamennyi repülőtéren létre kellett hozni a schengeni követelményeknek megfelelő **határátlépési létesítményeket**.

A **vízi közlekedés** területén különös prioritást kapott a nemzetközi vízi út fejlesztése a Duna magyarországi szakaszán, és a Duna közös magyar-szlovák szakaszán, valamint Budapest alatt oly módon, hogy a 2,5 m merülésű hajók **merülési korlátozás nélkül** haladhassanak **az év 300** napján. További célként jelent meg Magyarország természetes vizeik kihasználása érdekében a 400-600 tonnát szállító teherhajók zavartalan forgalmát biztosító megfelelő vízi utak feltételeinek megteremtése a Tisza folyón, a Bodrog folyón és a Körös folyókon. Az **országos tömegközlekedést bonyolító kikötők** fejlesztése során az állami beruházásokat az érintett kikötőkön belüli és vállalkozók által megvalósított terminál fejlesztésekkel összehangolt módon kellett ütemezni, és ugyanez vonatkozott a megvalósításra is.

Ennek keretében a következő célokat kellett előtérbe helyezni az állami fejlesztésekben:

- **kikötők Győr-Gönyű-nél, a Csepeli Országos és Szabadkikötő, a kikötők Dunaújvárosnál és Bajánál, az alapvető infrastruktúra kiépítése a terminálokhoz, kikötőkhöz, közút és vasút csatlakozásokhoz az alaprajzban és fejlesztési tervekben megfogalmazottak szerint, valamint a szükséges rekonstrukció;**
- **megoldandó feladat a határkikötők fejlesztése figyelembe véve a schengeni normákat is, valamint további vízi átkelők létesítése Mohácsnál, Szegednél és Esztergomnál.**

Logisztikai Szolgáltató Központok (LSzK) hálózatának kiépítése elsősorban azzal a céllal történt, hogy **biztosítani lehessen a teherszállítás intermodalitását**, azaz környezetbarát szállítási módok választásának lehetőségét. Az **LSzK**-k és a kombinált teherszállítási terminálok

fejlődése a 90-es évek eleje óta a tervezett és jóváhagyott ütemterv szerint haladt. A logisztikai központok hálózatának országos koncepciója **13 központ** létrehozását irányozta elő szerte az országban. A vizsgált időszakban **prioritást élvezett a Budapesti Intermodális Logisztikai Központ (BILK), valamint a székesfehérvári, szolnoki és záhonyi LSZK-k további építése.** Minden esetben a fejlesztési terveknek tartalmazni kellett a megfelelő csatlakozó út, vasút, és ahol lehetséges nyílt kikötő létesítését.

A fejlesztési programok finanszírozása terén az előző ciklushoz képest jelentős változások történtek, hiszen az addig rendelkezésre álló forrásokat tagországként már nem vehettük igénybe. Az új forrásokat lehívása új keretek között valósult meg. ***A fő választóvonalat az Operatív Programok és a Kohéziós Alapból történő finanszírozás között maga a Kohéziós Alap határozza meg, miután leszögezi, hogy csak olyan beruházások finanszírozhatók ebből az Alapból, amelyek nagyságrendje meghaladja a 10 millió eurót és a TEN hálózathoz vagy annak becsatlakozásaihoz kapcsolódnak.***

Ilyen módon a fenti stratégia valamennyi, a transz-európai **hálózatokhoz tartozó út, vasút, vízi út és légi közlekedési** beruházása a **Kohéziós Alaphoz** tartozik. Minden egyéb beruházás az **ERFA**¹⁸-ból került finanszírozásra a **KIOP**, illetve a **Regionális Operatív Program** keretében, az erre a pénzügyi eszközre kialakított, 2004-2006. közötti időszakra vonatkozó konkrét fejlesztési stratégia szerint.

A 2004-2006. között megvalósítandó stratégia és projektek kiválasztása során arra törekedtek, hogy az **ERFA**-ból és a **Kohéziós Alapból** támogatandó fejlesztések egymást kiegészítsék.

A KIOP közlekedési infrastruktúrára vonatkozó fejlesztési céljait áttekintve szembevetendő, hogy az előző tíz év fejlesztéseire képest a tervezett fejlesztésekben ugrásszerű növekedés volt. Ennek okai egyrészt visszavezethetők arra, hogy EU tagként egyre komolyabban veszik górcső alá a csatlakozási szerződésben vállalt kötelezettségek teljesítését. Másrészt az ország érdeke, hogy minél jelentősebb mértékben részesüljön az EU-s forrásokból, ezért igyekszik minden olyan fejlesztési

¹⁸ **ERFA:** Európai Regionális Fejlesztési Alap.

igényt megjeleníteni, aminek megvalósítására közösségi forrás felhasználását tervezi.

Felhasznált irodalom

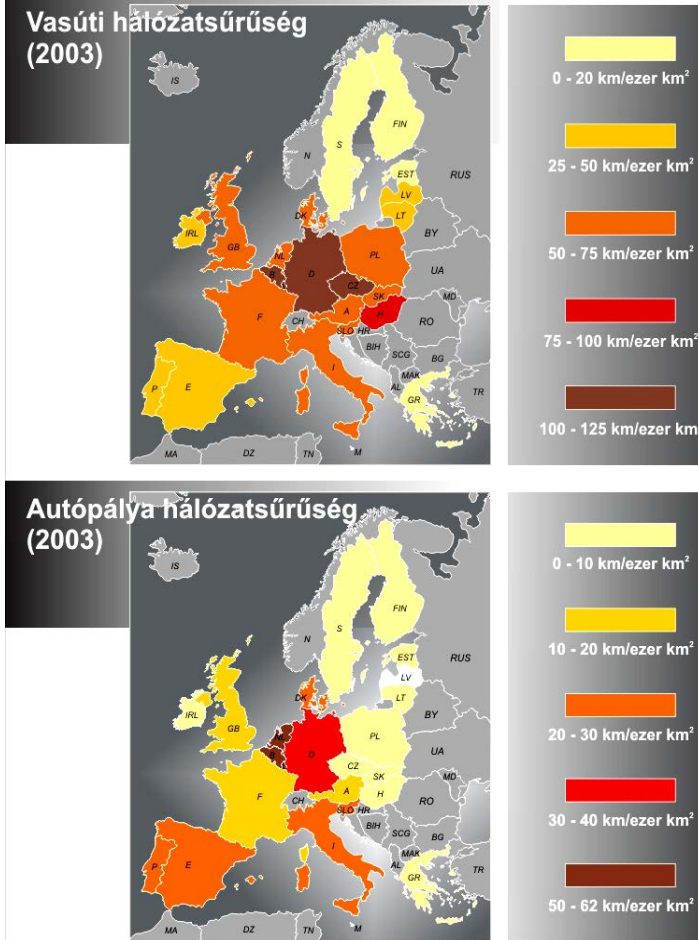
1. **Ehrlich É. – Ruppert L. – Szigetvári T.:** Infrastruktúra és versenyképesség Magyarországon. In.: **Vértés A. – Viszt E.** (szerk.). Stratégiai kutatások – Magyarország 2015- Tanulmányok Magyarország Versenyképességéről. Új Mandátum Könyvkiadó, 2006. ISSN 1788-0270.
2. A magyar közlekedéspolitikáról és a megvalósításához szükséges legfontosabb feladatokról szóló, 68/1996. (VII.9.) OGY számú határozatában.
3. 19/2004 (III.26.) OGY határozat a Magyar Közlekedéspolitikáról (2003-2015).
4. Az Országos Területrendezési Terv felülvizsgálata, az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvény módosító javaslata (Egyeztetési anyag), Az Önkormányzati és Területfejlesztési Minisztérium Területrendezési és Tervezési Főosztálya megbízásából készítette a VÁTI Kht. Budapest, 2006.
5. **Erdősi Ferenc:** A fenntartható közlekedés megvalósíthatóságának nehézségei, Földrajzi Konferencia, Szeged 2001. <http://geography.hu/mfk2001/cikkek/Erdosi.pdf> /2007.04.21./
6. **Fleischer Tamás:** A magyar gyorsforgalmi úthálózat kialakításának néhány kérdéséről. Közlekedéstudományi Szemle XLIV. évf./1.szám pp.7-24.
7. **Fleischer Tamás:** A közlekedéspolitika és a fenntartható fejlődés dilemmái, különös tekintettel a közúthálózatokra. Falu Város Régió 2003/3. szám pp.16-25.
8. **Fleischer Tamás:** Transzeurópai folyosók – a meglévők hosszabbítása, vagy egy összeurópai hálózat kialakítása? A délkelet-európai térség és Magyarország Európa közlekedésében: Előadások a balkánról 6. Balkán-tanulmányok Központ, Európa Intézet MTA társadalomkutató Központ Budapest, 2006. május 16.

9. Fehér Könyv: Európai közlekedéspolitika 2010-ig: Itt az idő dönteni! Brüsszel, 2001. szeptember 12. COM(2001)370.
10. Környezetvédelem és Infrastruktúra Operatív Program 2004-2006 (KIOP) 2003. december 22.
11. Közlekedési Operatív Program (KözOP) 2007. július 12. (2007HU161PO007).
12. 2005. évi CLXXXIII. törvény a vasúti közlekedésről.
13. 1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről.
14. 1001/2004. (I. 8.) Korm. határozat a MÁV Rt. európai színvonalú vasúttá alakításáról és az EU-csatlakozáshoz szükséges vasúti reform végrehajtásáról.
15. 2185/2005. (IX. 9.) Korm. határozat a vasúti közlekedéspolitika stratégiai kérdéseiről.
16. 2044/2003. (III. 14.) Korm. határozat az országos közúthálózat fejlesztésének, fenntartásának és üzemeltetésének hosszú és középtávú feladatairól, valamint finanszírozásának egyes kérdéseiről.
17. **Dr. Tóth Bálint – Helmeczi Gusztáv:** Védelmi követelmények a Gazdasági és a Közlekedési Minisztérium Közlekedési szakterületén.
www.honvedelem.hu/files/9/5683/vedelmi_kovetelmenyek_a_gkm_kozlekedesi_szakteruleten_-_toth_b_iii._rsz..pdf
/2006.11.15./
18. **Tamás Bence Gáspár:** Fejjel a falnak, de hogyan tovább?
<http://index.hu/gazdasag/magyar/0807k0z0p/#more#more>
19. **Kapitány Szabó Attila:** Kilstázott közlekedésfejlesztés. Népszabadság, 2007. augusztus 8.
20. http://www.nfu.hu/kiemelt_es_nagyprojektek

A cikk folytatása a folyóirat 2007/4. számában jelenik meg.

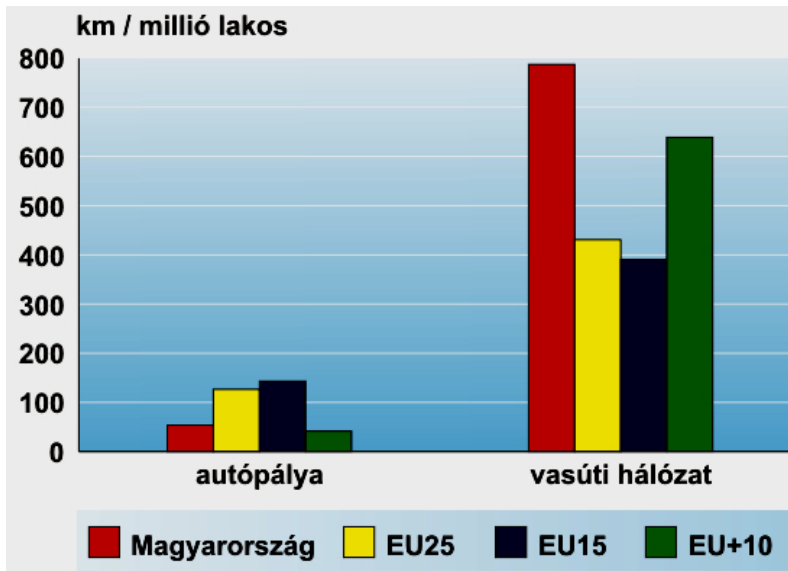
MELLÉKLETEK

1. számú melléklet



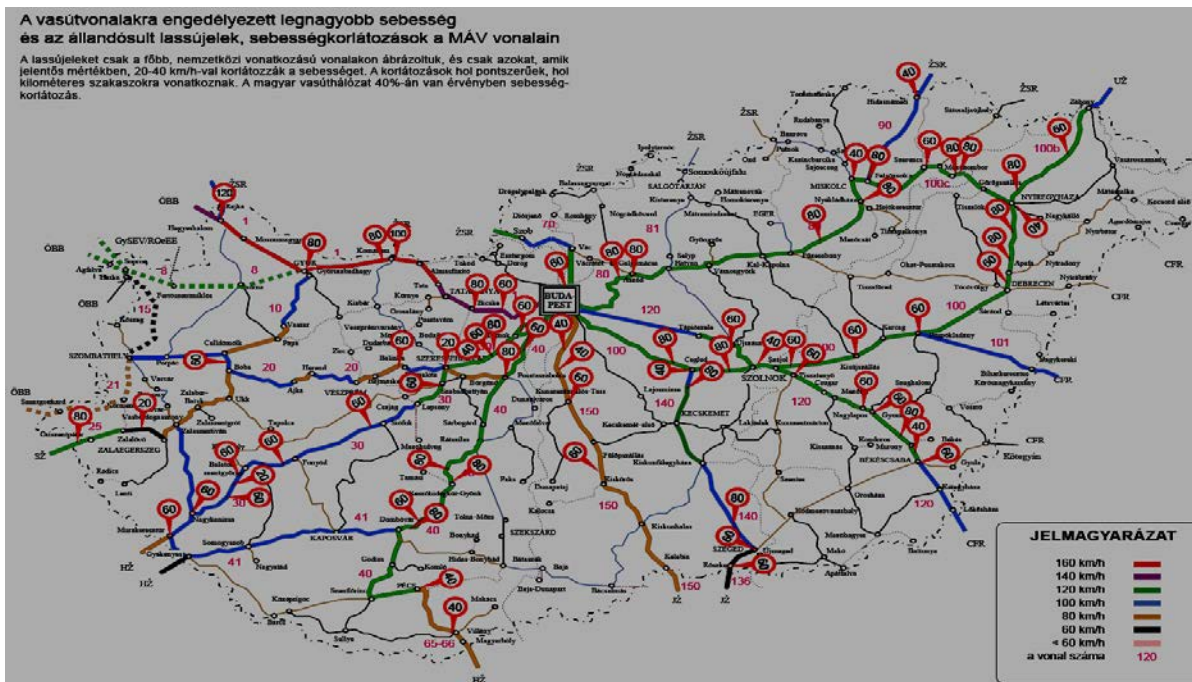
Közlekedési hálózatsűrűség az EU-25-ön belül

(Forrás: www.kti.hu)



Egymillió lakosra jutó autópályahossz és vasúti hálózathossz Magyarországon, az EU25, EU15, EU+10-ben (2003)

(Forrás: www.kti.hu)



Sebességkorlátozások Magyarország vasúthálózatán

(Forrás: http://index.hu/cikkepek/0708/gazdasag/kozopny/kozop_vasut-lass.gif /2007. 10. 25./)

Az 1996-os és a 2004-es Közlekedéspolitikai Koncepciók célrendszerének összehasonlítása

68/1996. (VII. 9.) OGY határozat a magyar közlekedéspolitikáról és a megvalósításához szükséges legfontosabb feladatokról			
Stratégiai irányok	A fő irányokból eredő célok	Célok a fő tranzitáramlatok irányában	További célok
Az Európai Unióba integrálódás elősegítése	A megújuló társadalom szállítási igényeit javuló színvonalon kielégítő közlekedési rendszer megvalósítása	A belső és külső regionális fejlődést is elősegítő autópályák, autóutak megépítése	Az áruszállítás korszerűsítését, hatékonyságát elősegítő logisztikai központokat meg kell valósítani, és ennek érdekében a szükséges infrastruktúra kiépítéséhez állami forrásokat kell biztosítani
A szomszédos országokkal az együttműködés feltételeinek javítása	Gazdaságilag hatékony közlekedési rendszer megvalósítása	A vasútvonalak legalább 160 km/óra sebességre történő átépítése, a közlekedési kapcsolatok fejlesztése és kiépítése a szomszédos országokkal	A közúti áruszállítási teljesítmények káros környezeti hatásainak mérséklése, valamint a magyar közúti fuvarozás nemzetközi versenyképességének növelése érdekében a környezetkímélő járművek beszerzését az állam közvetett eszközökkel (vám- és adókedvezmények, kedvező hitel felvételek stb. biztosításával) segítse elő

68/1996. (VII. 9.) OGY határozat a magyar közlekedéspolitikáról és a megvalósításához szükséges legfontosabb feladatokról			
Stratégiai irányok	A fő irányokból eredő célok	Célok a fő tranzitáramlatok irányában	További célok
Az ország kiegyensúlyozottabb térségi fejlődésének elősegítése	A fejlett országok gazdaságaihoz történő felzárkózást elősegítő közlekedési rendszer megvalósítása	A dunai vízi úton az európai VI.b. víziút-osztálynak megfelelő paraméterek biztosítása és a hajózást kiszolgáló legfontosabb országos közforgalmú kikötők megvalósítása	A környezetkímélőbb, kisebb területfelhasználással járó és energiatakarékosabb vasúti és belvízi áruszállítást az állam közvetett eszközökkel segítse elő, a vasúti pályákon fokozatosan fel kell számolni a sebességkorlátozásokat
Az emberi élet és a környezet védelme	Az európai és regionális közlekedési rendszerekhez harmonikusan illeszkedő közlekedési rendszer megvalósítása	A kombinált áruszállítás fejlődéséhez szükséges feltételek megteremtése	A különböző áruszállítási módok előnyeit egyesítő, azok közötti együttműködést elősegítő, a környezeti ártalmakat mérséklő és a fejlett európai országokban is egyre nagyobb teret nyerő kombinált áruszállítási módokat az állam közvetlen eszközökkel (elsődlegesen fejlesztési, kivételesen és átmenetileg üzemeltetési támogatással) segítse elő
A közlekedés hatékony, piac-konform működtetése	A területfejlesztési, foglalkoztatási és szociálpolitikai célokat teljesítő közlekedési rendszer megvalósítása	A környezetvédelmi szempontokat is figyelembe vevő logisztikai központok létesítése	A helyi és belföldi távolsági személyszállítási közszolgáltatásokat közvetlen eszközökkel (a központi költségvetésből fejlesztési célú támogatásokkal is) segítse az állam

68/1996. (VII. 9.) OGY határozat a magyar közlekedéspolitikáról és a megvalósításához szükséges legfontosabb feladatokról			
Stratégiai irányok	A fő irányokból eredő célok	Célok a fő tranzitáramlatok irányában	További célok
	Az idegenforgalmi célokat is szolgáló közlekedési rendszer megvalósítása		A lakott területek belső, sűrűn lakott övezeteiben, a történelmi jelentőségű, műemléki védettségű, valamint a pihenést, üdülést szolgáló területeken a személygépkocsi-forgalmat az illetékes hatóságok jelentős mértékben korlátozzák
19/2004. (III. 26.) OGY határozat a 2003-2015-ig szóló magyar közlekedéspolitikáról			
Stratégiai fő irányok	Általános közlekedéspolitikai elemek	Kiemelten kezelt fejlesztések a 2006-ig	2015-ig
Az életminőség javítása, az egészség megőrzése, a területi különbségek csökkentése, a közlekedésbiztonság növelése, az épített és természeti környezet védelme	A páneurópai hálózat magyarországi bővítése, hogy az országhatártól országhatárig tartó, a főváros központúságot oldó gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésével a folyamatosan növekvő, transz-európai forgalmi terhelésnek is megfeleljen, egyúttal lehetőséget teremtve az uniós támogatások hazai felhasználásának növelésére;	A páneurópai hálózat részeként országhatártól országhatárig tartó, valamint az országot É-D-i és K-Ny-i irányban átszelő, a főváros központúságot oldó gyorsforgalmi úthálózat időarányos kiépítése oly módon, hogy a hálózat biztosítsa az adott térségek a vele kapcsolatban lévő más térségek felőli kedvező elérhetőségét	A Nyugat-Dunántúlon átvezető, É-D-i közlekedési folyosó kialakítása, különös tekintettel az M9 és az M86-os gyorsforgalmi utak és a Sopron-Szombathelyen keresztül vezető, Bécs-Graz vasútvonal fejlesztésére;

68/1996. (VII. 9.) OGY határozat a magyar közlekedéspolitikáról és a megvalósításához szükséges legfontosabb feladatokról			
Stratégiai irányok	A fő irányokból eredő célok	Célok a fő tranzitáramlatok irányában	További célok
Az Európai Unióba való sikeres integrációnk elősegítése,	A közlekedési alágazatok (vasúti, közúti, vízi és légi) összehangolása a fenntartható fejlődés szem előtt tartásával;	A gyorsforgalmi úthálózat kiépítése célszerűen kapcsolódjék össze az adatátviteli informatikai hálózat kiépítésével; az állami tulajdonú autópályák üzemi és hírközlési, valamint jövőbeni elektronikus díjszedési, felügyeleti és ellenőrzési rendszerének működtetéséhez szükséges nagy kapacitású adatátviteli rendszer legyen alkalmas - üzleti alapon - egyéb célú szolgáltatások lehetőségének biztosítására	A logisztikai szolgáltató központok hálózata és a korszerű kombinált fuvarozási terminálok fejlesztése, amelyek lehetővé teszik a környezetkímélő áruszállítások részarányának növelését;
A környező országokkal való kapcsolatok feltételeinek javítása, és ezen kapcsolatok bővítése	A közlekedésbiztonság javítása;	A fővárost elkerülő gyorsforgalmi körgyűrű időarányos kiépítése, valamint a főváros északi oldalán épülő egy, és az M0 déli hídjától az országhatárig terjedő Duna-szakaszon (Szekszárdon kívül) a dunaiúvárosi híd megépítése, a fővárosra nehezedő forgalmi nyomás csökkentése és a regionális kapcsolatok javítása céljából;	A magyar Duna-szakaszon - nemzetközi összefogással - a megfelelő vízi út és az Országos Közforgalmú Kikötők infrastruktúrájának fejlesztése;

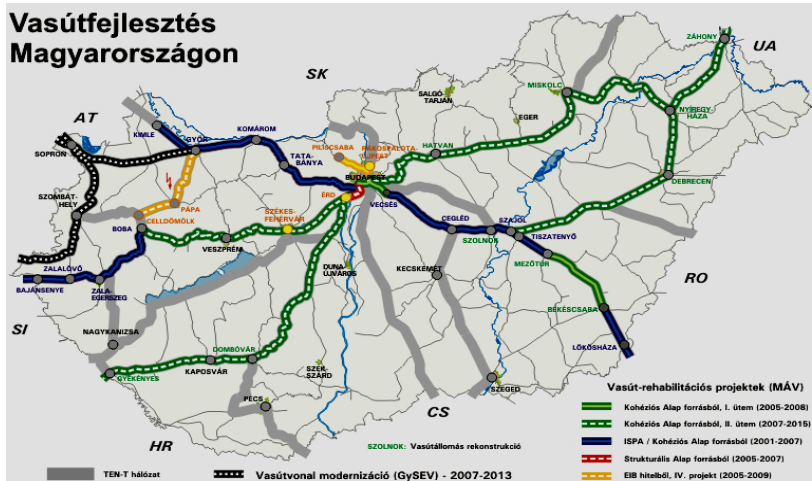
19/2004. (III. 26.) OGY határozat a 2003-2015-ig szóló magyar közlekedéspolitikáról (folyt.)

Stratégiai fő irányok	Általános közlekedéspolitikai elemek	Kiemelten kezelt fejlesztések a 2006-ig	2015-ig
<p>A területfejlesztési célok megvalósításának előmozdítása</p>	<p>A környezetszennyezés (üveg-házhatást okozó légnemű anyagok és szilárd összetevők, valamint a zaj- és rezgésterhelés) csökkentése, a természeti és táji értékek védelme a közlekedési infrastruktúra fejlesztése és fenntartása során;</p>	<p>Az európai normáknak megfelelő vasúti törzshálózat fejlesztése (hazai és nemzetközi fővonalak) az egységes európai vasúti hálózat részeként, amely biztosítja Magyarország tranzit szerepének visszaszerzését, valamint lehetővé teszi az uniós tagországok irányában a nagy sebességű vasúti összeköttetést;</p>	<p>A regionális jelentőségű nemzetközi repülőterek fejlesztése;</p>
<p>A hatékony üzemeltetés és fenntartás feltételeinek megteremtése a szabályozott verseny segítségével</p>	<p>A közlekedési tarifák, díjak, kedvezmények és bevételkiegészítések korszerűsített, egységes alapokra helyezett EU-konform rendszere; a díjbeszedés, valamint az integrált menetjegyrendszer korszerű telematikai megoldásainak bevezetése;</p>	<p>Az elővárosi vasúti közlekedés fejlesztése, járműbeszerzési és járműcsere-program beindítása (melynek eredményeképpen jelentősen csökkenthetővé válik a belvárosok személygépkocsi forgalma, ezáltal pedig lényegesen csökken a károsanyag-kibocsátás);</p>	<p>A légitforgalmi szolgálat továbbfejlesztése, a légtér biztonságának növelése, a légitforgalmi irányítási rendszerek és eljárások európai harmonizálása és integrálása;</p>

19/2004. (III. 26.) OGY határozat a 2003-2015-ig szóló magyar közlekedéspolitikáról (folyt.)			
Stratégiai fő irányok	Általános közlekedéspolitikai elemek	Kiemelten kezelt fejlesztések a 2006-ig	2015-ig
	A közlekedésben foglalkoztatottak jövedelmének növelése, munkakörülményeik korszerűsítése, a kor követelményeinek megfelelő ismeretek megszerzése	A korszerű és jó minőségű helyi és helyközi közforgalmú személyközlekedés biztosítása, ennek keretében első lépésként a szolgáltató társaságok közötti átjárhatóságot biztosító új bérletrendszer megvalósítása a fővárosban és vonzáskörzetében (Budapesti Közlekedési Szövetség)	Az igényeknek és követelményeknek megfelelő, korszerű járműpark megteremtése (beleértve az akadálymentesség igényét is);
			A közlekedési pályák és szolgáltatások hatékonyabb kihasználását biztosító intelligens közlekedési rendszerek alkalmazása;
			Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér (BFNR) kapacitásának és szolgáltatásainak bővítése és a fővárosi gyorsvasúti kapcsolata

(Forrás: <http://www.fejlesztéspolitika.gov.hu/engine.aspx?page=dokumentumtar> /2007. 10. 20./)

5. számú melléklet



A vasúti hálózat fejlesztésének forrásai és ütemezése Magyarországon

(Forrás: Közlekedéstudományi Intézet).

6. számú melléklet



Útpálya megerősítési programba bevont utak Magyarországon

(Forrás: Közlekedéstudományi Intézet).

SZAKTÖRTÉNET

A HARCKOCSIGYÁRTÁS NÉHÁNY TERMELÉSI MINŐSÉGKÉPESSÉGI PROBLÉMÁJA A II. VILÁGHÁBORÚBAN

Turcsányi Károly¹

Bevezető gondolatok

A harckocsicsapatok harci lehetőségei dinamikusan fejlődtek a második világháború folyamán. A fejlődés a tüzerő, a védettség és a mozgékonyság területeit egyaránt érintette. Az egyre nagyobb tűzerejű harckocsifegyverzet, egyre vastagabb páncélzatot követelt meg, így viszont csak jóval erősebb harckocsimotorok alkalmazásával voltak képesek szinten tartani a harckocsik mozgékonyságát. A fejlődés folyamán a páncélzat vastagságának növekedésében adódott egy 100 mm-es határ, ahol a védettség további növelése a mozgékonyság – a tömegteljesítményarány és a hatótávolság – erőteljes csökkenéséhez vezetett. Ezt a határt csak új technológiák – a nagy hatótávolságot garantáló Dízel-motor és a kis szerkezeti tömeget biztosító öntvénypáncél, illetve a hegesztett páncéllemez-szerkezetek alkalmazásának bevezetésével lehetett átlépni. Az új technológiákat csak a (hadi)ipari termelés magas minőségképessége mellett lehetett bevezetni.

A magas hatásfokú, kevésbé tűzveszélyes üzemanyaggal üzemelő Dízel-motort hajókon, tengeralattjárókon és polgári alkalmazású tehergépkocsikon már a húszas évek óta alkalmazták a fontosabb hadviselő államok. A *Dízel-motorok, Otto-motorokhoz* képest alacsonyabb fajlagos teljesítménye 1,3-1,6 –szoros hengerűrtartalom alkalmazását tette szükségessé. Ebből következően harcjárműbe építéséhez – a motorszerkezeti tömeg kellőképpen alacsony szinten tartása érdekében – *túl kellett lépni az addig alkalmazott acélöntvény-hengerblokk technológián és be kellett vezetni az alumíniumöntvény-hengerblokkokat.*

Az öntvénypáncélok tömeggyártása szintén magas szintű fémipari technológiát követelt meg. E technológia bevezetése különösen a harckocsitornyok gyártása területén jelentett előrelépést, mivel kedvezően szilárd, ferde felületekkel határolt, ugyanakkor kis tömegű szerkezetek

¹ Prof. Dr. Turcsányi Károly nyá. ezredes, egyetemi tanár.

kialakítását tette lehetővé. A harckocsi-páncéltest esetében a cél szegecselt szerkezetek kiváltása volt, a kisebb tömeg mellett is nagyobb szilárdságot és harci túlélőképességet biztosító hegesztett páncéllemez-kötésekkel. Ennek megvalósítása viszont jelentős hegesztés-technológiai akadályokba ütközött a harcászati szempontból egyre inkább megkövetelt nagy vastagságú páncéllemezek esetében.

A különböző hadviselő államok eltérő sikerességgel oldották meg a dízelesítés és az öntvénypáncél-gyártás, illetve a páncéllemez-hegesztés problémáit, ami – a mozgékonyság képességének fenntartásán keresztül - alapjaiban befolyásolta harckocsicsapataik harci lehetőségét. *A harckocsik második világháborús haditechnikai fejlődésének fő problémája ezáltal a mozgékonyság megőrzése volt, melynek sikerességét a dízel-motor és az öntvénypáncél-, illetve hegesztés-technológia bevezetésével járó technológiaváltás bekövetkezése vagy elmaradása határozott meg.* A hadiipar egyes országokban sikerrel oldotta meg ezt a feladatot, máshol viszont a fejlesztési folyamat nem vezetett eredményre, ami végső soron a harckocsicsapatok minőségképességi igénykielégítési folyamatának súlyos zavarához vezetett.

1. A vizsgálat célja és az alkalmazott módszer

A kitűzött cél annak vizsgálata, hogy a második világháború folyamán, amikor - az alkalmazott páncéltörő lövegek és harckocsiágyúk teljesítményének folyamatos növekedése következtében – az alkalmazott alapharckocsik páncélvédeltségét növelni kellett, az ezzel együtt járó szerkezetitömeg-növekedés és a technológiai fejlesztések (a Dízel-motor és az öntvénypáncél illetve a nagyvastagságú páncéllemezek hegesztésének bevezetése) együttesen a mozgékonyság milyen jellegű változását okozták. Ennek bemutatása érdekében a német, a szovjet, a brit és az amerikai harckocsik fejlődését a páncélvédeltség növekedése függvényében vizsgáltuk, minden egyes páncélvédeltségi szinthez egy összegzett mozgékonyági értéket rendelve. Ez egy függvényjellegű értéksort eredményez, amelynek segítségével meghatározhatjuk a mozgékonyság változásának jellegét a teljes fejlesztési intervallumban. A vizsgált harckocsitípusok fejlesztésének rövid története alapján feltárulnak az egyes alkalmazó haderők harckocsifejlesztési stratégiái, így pontosan beazonosítható a Dízel-technológia és az öntvénypáncélzat, illetve a páncélhegesztés bevezetésének ideje, ami hozzárendelhető a páncélvédeltség egy-egy adott értékéhez. A függvény értékének csökkenése vagy növekedése mutatja azokat a változásokat, amelyeket az egyes technológiai

fejlesztések – a Dízel-motor vagy az öntvénypáncél bevezetése, vagy ellenkező esetben merőleges síklemez-páncélzat, illetve az Otto-motorok alkalmazása – okoztak a mozgékonyság alakulásában.

A vizsgálat szempontjából fontos feladat, hogy *az összegzett mozgékonytságot egyetlen számszerű értéként jelenítsük meg*. Az összegzett „*mozgékonyság jellemzője a harckocsi közepes sebessége és az egyszeri tüzelőanyag-feltöltéssel megtett út*”². A szakirodalom az összegzett mozgékonytság két tényezőjét különbözteti meg: a *harcászati mozgékonytságot* és a *hadművelleti mozgékonytságot*. „*A harcmezőn az úgynevezett harcászati mozgékonytságot veszik figyelembe, amelybe nem tartozik bele a tüzelőanyag-utántöltés következképpen a harcászati mozgékonytságot a harcmezőn történő mozgás közepes sebessége határozza meg, ami függ a harckocsi fajlagos teljesítményétől és technikai lehetőségétől*”³. A technikai lehetőség alatt értendő például a futómű kialakítása, mivel két azonos teljesítmény-tömeg aránnyal rendelkező harckocsi közepes mozgásebessége között is lehet különbség, eltérő futómű-kialakításukból adódóan. Így a harcászati mozgékonytság számításakor – habár a közepes sebesség alapvetően a teljesítmény-tömeg arányának függvénye – figyelembe kell vennünk mindkét tényezőt. *Ezáltal a harcászati mozgékonytságot jellemző számérték:*

Harcászati mozgékonyság = teljesítmény/tömeg x sebesség

(a sebesség a terepen elérhető átlagsebességet jelenti)

Az összegzett mozgékonyság számításának másik résztényezőjét képező **hadászati mozgékonyság** tulajdonképpen a hatótávolság értékével számszerűsíthető a leginkább kifejező módon. „*A hadászati mozgékonyság értékelésénél...figyelembe veszik az egy feltöltéssel megtehető távolságot (hatótávolság)*”⁴. *Ezáltal a hadászati mozgékonytságot jellemző számérték:*

Hadászati mozgékonyság = hatótávolság

² Szkacsó – Szergejev – Belonovszkij – Siskin – Marjutyin – Vasziljev: Harckocsik és harckocsicsapatok. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1982. 88. o.

³ Szkacsó – Szergejev – Belonovszkij – Siskin – Marjutyin – Vasziljev: Harckocsik és harckocsicsapatok. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1982. 88. o.

⁴ Szkacsó – Szergejev – Belonovszkij – Siskin – Marjutyin – Vasziljev: Harckocsik és harckocsicsapatok. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1982. 88. o.

Az összegzett mozgékonyaság mutatójának számításakor így a harcászati mozgékonyaság részeként figyelembe vesszük a harckocsi teljesítmény-tömeg arányát és közepes sebességét, illetve a hadműveleti mozgékonyaság jellemzőjeként az egyszeri tüzelőanyag-feltöltéssel megtett utat. ***Ezáltal az összegzett mozgékonyaságot jellemző számérték:***

Összegzett mozgékonyaság = hc mozg. X hdm mozg.

A résztényezők szorzata által adódó érték egyfajta dimenzió nélküli mutató, mint maguk a szorzótényezők is. Az összegzett mozgékonyaság érték minden harckocsitípus esetében összevethető a harckocsi által képviselt védettségi szinttel, amit annak lövedék által átütendő páncélvastagsága képvisel.

2. A nemzeti harckocsigyártások általános jellemzői és az öntvénypáncél- és páncélhegesztési technológia, illetve a dízelesítés területén felmutatott eredményei

2.1. Szovjet harckocsigyártás

A szovjet **páncélos fegyvernem** haditechnikai eszközeit az egész háború időtartama alatt általában kiváló, magas szintű innovációt igénylő konstrukciós megoldások, ezáltal a közepszerű gyártási minőség ellenére is jó harcászati paraméterek, így összességében jó minőségképesség jellemezte. Egyes konstrukciós megoldások tekintetében - mint a döntött páncélzatok és egybeöntött félgömbölyű tornyok, a kis fogyasztású és kis fajlagos tömegű alumíniumöntvény Dízel-motorok, illetve az egyszerű és megbízható, ugyanakkor nagy sebességre alkalmas futómű szerkezetek – a bevitt innovációs és technológiai tartalom tekintetében túlhaladták a nyugati hadiipar produktumait⁵.

Habár az 1935-1939 közötti időszak harckocsi típusaira (BT-5, T-26) még a szegecselt, később a hegesztett síklemez páncélzat, illetve többségében az Otto-motorok alkalmazása volt jellemző, 1940-1942 között a KV-1 nehéz harckocsi és a T-34 közepes harckocsi gyártásánál már ***teljes mértékben végrehajtották a dízelesítést*** és – a torony esetében – ***az átállást az öntvénypáncélzatra***. A szovjet harckocsigyártás a BT soroza-
tot követően ***átállt az alumínium hengeröntvényel gyártott négytémű***

⁵ Bombay – Gyarmati – Turcsányi: Harckocsik 1916-tól napjainkig, Zrínyi, Budapest, 1999. 5-6. o. Páncélzatok: 148. és 153. o. Futómű: 143. és 146. o.

Dízel-motorok alkalmazására, amelyeket 500, később egyes nehézharcokocsik esetében 600 LE teljesítménnyel gyártottak⁶.

A páncéltesteknél továbbra is a hegesztett síklemez technológiát alkalmazták. A síklemez felületeket a harcokocsi homloklemezénél egybefüggő döntött kialakításúra képezték ki, majd a háború végén további döntött síkok kialakításával úgynevezett „csukaorr” és kád alakú páncéltestet alakítottak ki. A **nagy vastagságú páncéllemezek ívhegesztésénél** a **J. O. Paton** vezetésével az **„Ukrajnai Tudományos Akadémia Villamoshegesztési Intézetében kidolgozott automatikus gyorshegesztést alkalmazták”**⁷. Az automatikus ívhegesztésnél a csupasz elektróda vezetését és előretolását önműködően oldják meg, a kialakítandó varrat mentén hegesztőport hintenek végig, az elektromos ív kialakulására e hegesztőpor alatt kerül sor. **„Az automatikus hegesztésnél a hegesztőpor alatt a varratfém lassan hűl le és nagy szilárdságot ér el, a varrat egyenletes, kiváló minőségű igényesebb szerkezetek gyártásában főleg automatikus hegesztést használnak”**⁸. Nagy vastagságú páncéllemezeknél a lemezek fokozott hőelvezető képessége jelent technológiai problémát. A páncélhegesztés technológiájának tökéletesítése a harci sérülést elszenvedett harcokocsik **sérülései javításánál** is nagy szerepet játszott.

Az **öntött torony** önmagában is garantálhatta a megfelelő tömegvédelem arány megtartása mellett a páncélvédelem fokozását és az alacsony tömegből fakadó **nagy mozgékonyt**, emellett **„lényegesen lecsökkentette a gyártáshoz szükséges munkaidőt”**⁹. A magas hatásfokú **Dízel-motor bevezetése** a mély műveletekhez szükséges **nagy hatótávolságot biztosította**, emellett további előnye volt a tüzelőanyag-rendszer alacsonyabb fokú tűzveszélyessége, ezáltal a **magasabb szintű harci túlélőképesség**. Az alumínium hengeröntvények előállításának képessége

⁶ Tim Bean – Will Fowler: Szovjet harcokocsik a II. világháborúban. Hajja és fiai könyvkiadó, Debrecen, 2004.

szovhk 117 Szkakcsko – Szergejev – Belonovszkij – Siskin – Marjutyin – Vaszilijev: Harcokocsik és harcokocsicsapatok. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1982. 90. o.

⁷ Grecsko, B. G. (főszerk.): A második világháború története 1939-1945. IV. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1977. 206. o.

⁸ Polinszky Károly (főszerk.): Műszaki Lexikon Akadémiai Kiadó, Budapest, 1970. 186. o.

⁹ Bombay – Gyarmati – Turcsányi: Harcokocsik 1916-tól napjainkig, Zrínyi, Budapest, 1999. 148. o

garantálta a nagy hengerűrtartalmú, ezáltal feltöltő nélkül is megfelelő teljesítményű, ugyanakkor kis tömegű motorok gyártását. Az alumínium-hengeröntvény technológiát harckocsi-dízelmotoroknál nem alkalmazta sem a német, sem a brit, sem az amerikai hadiipar.

A szovjet harckocsigyártás kiváló konstrukciós megoldásait felvultató T-34 közepes harckocsi többek véleménye szerint – **„harcászati-technikai paramétereit alapján, figyelembe véve a tömeggyártásra való alkalmasságát, valamint megbízhatóságát és egyszerűségét, a II. világháború legsikerültebb harckocsija volt”**¹⁰. A szovjet hadiipar harckocsigyártását a 75 mm feletti páncélzattal rendelkező nehéz harckocsi (KV-1) elsőkénti gyártása, továbbá a második világháború legnagyobb harckocsiágyúval felszerelt, legnagyobb páncélvastagsággal rendelkező nehézharckocsijának kifejlesztése jellemezte, amelynél – más országok kevésbé sikeres termékeivel ellentétben – **„sikerült megtalálni a kedvező arányt”**¹¹.

Az öntvénytechnológia, a döntött páncélzat és a dízelmotor alkalmazása a nehézharckocsi-program eredményeire gyakorolt igazán meghatározó hatást. A szovjet hadiipar 1939-től gyártotta a KV-1 nehézharckocsi különböző változatait. A KV nehézharckocsi páncélvastagságát 90 mm-ben határozták meg, majd évente növelték. 1941 folyamán a KV-1 homlokpáncélzata elérte a 100 mm- t, míg a 75 mm páncélvastagságú lövegtornyot 25 mm-es, az eredeti páncélzatra erősített páncéllemezekkel erősítették meg. Az 1942-es KV-1 modell már öntött toronnyal rendelkezett. A páncélvastagság a tornyon elérte a 120 mm- t. Tömege ugyanakkor 48 tonnára nőtt. A KV nehézharckocsi-családot felváltó ISZ sorozat első nagyobb sorozatban gyártott tagja, az ISZ-2 nehézharckocsi volt. A 122 mm-es fő fegyverzetet nagyméretű öntött toronyban helyezték el. A hegesztett síklemez páncéltestnél is fejlesztéseket végeztek. **„A korábbi változat lépcsőzetes homlokpáncélzatát sima, dől páncéllemezrel helyettesítették, amely jobb védelmet adott, és nem kellett olyan vastag páncélt alkalmazni. Ez súlymegtakarítást jelentett”**¹². Habár az ISZ-2 páncélvédeltsége 30%-kal, tűzereje 100%-kal növekedett a korábbi KV harcko-

¹⁰ Bombay – Gyarmati – Turcsányi: Harckocsik 1916-tól napjainkig, Zrínyi, Budapest, 1999. 5-6. o. 150. o.

¹¹ Bombay – Gyarmati – Turcsányi: Harckocsik 1916-tól napjainkig, Zrínyi, Budapest, 1999. 154. o.

¹² Tim Bean – Will Fowler: Szovjet harckocsik a II. világháborúban. Hajja és fiai könyvkiadó, Debrecen, 2004. 140. o.

csikhoz képest, tömege mégsem növekedett, hanem – a páncélzat kialakításánál alkalmazott korszerű öntvény és konstrukciós technológia következtében – 6%-kal csökkent. A fejlődés következő lépcsője az ISZ-3-as nehézharcokosi volt, amelynek gyártásánál – a motor és a fegyverzet változatlanul hagyása mellett – a páncélzat korszerű kialakítási formáit törekedtek érvényesíteni, a védettség további erőteljes növelése érdekében. ***Az új nehézpáncélosnál a hangsúly a gyökeresen új tornyon volt, 200-230 mm-es páncélzattal.*** Radikálisan új, lapított félgömb alakú tornyot fejlesztettek ki, ami jelentősen megnövelte a védettséget. Tovább növelték a homlokpáncélzat vastagságát is. A fejlesztés az előző típushoz képest összesen 25%-os védettség-növekedést eredményezett, miközben a harcokosi tömege mindössze egy tonnával nőtt. Ez annak volt köszönhető, hogy az alkalmazott új típusú páncélzat-formák a tömeg állandó szinten tartása mellett tették lehetővé a védettség növelését. Ilyen megoldás volt a harcokosi elején csukafejszerűen összeillesztett döntött-hajlított páncéllemez-szerkezet. Ez a többszörösen döntött síkokkal kialakított „csukaorr” jelentősen csökkentette a jármű tömegét és növelte a páncéltest ellenállását a becsapódó lövedékekkel szemben. ***Az ISZ-3 harcokosinál a hegesztett páncéltest racionálisabb kialakításával a lövedékálló képesség csökkenése nélkül jelentős súlycsökkenést lehetett elérni.*** Hajóforma orrész, a fenékpáncél ferde kiképzése, a vastag oldallemezek magasságának csökkentése eredményeként – azonos védettségi fok mellett – a harcokosi súlyát a vízszintes fenékpáncél kialakítású harcokosikhoz képest- 1,8 tonnával lehetett csökkenteni¹³. Míg a KV sorozatnál és az ISZ-2 nehézharcokosinál a páncéltest keresztirányú metszetére a merőleges felületek és a dobozszerű kialakítás volt jellemző, addig az ISZ-3-nál már a páncéltest oldalfelületek 50%-a erősen döntött kialakítással készült¹⁴. Ez a megoldás alacsony szerkezeti tömeg mellett garantálta a megfelelő védettséget.

A nehézharcokosikba ugyanazt a motort szerelték, mint a T-34-es közepes harcokosiba, de a nagyobb tömeg miatt 600 LE-re növelt teljesítményű variánst alkalmaztak¹⁵. Ez a közepes harcokosinál alacsonyabb szintű mozgékonyt eredményezett. A nehézharcokosik számá-

¹³ Szkacsko – Szergejev – Belonovszkij – Siskin – Marjutyin – Vaszilijev: Harcokosik és harcokosicsapatok. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1982. 82. o.

¹⁴ Szkacsko – Szergejev – Belonovszkij – Siskin – Marjutyin – Vaszilijev: Harcokosik és harcokosicsapatok. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1982. 86. o.

¹⁵ Tim Bean – Will Fowler: Szovjet harcokosik a II. világháborúban. Hajja és fiai könyvkiadó, Debrecen, 2004. 117. o.

ra megfelelő teljesítményű motort csak a háború után sikerült előállítani. A háború után az ISZ-3 tökéletesített változataként gyártott T-10 nehézharcokosi továbbfejlesztett erőforrása a 12 hengeres, V-2 jelű vízhűtéses feltöltött dízelmotor volt, amelynek teljesítménye 2000 min. fordulatonál elérte a 700 LE (515 kW) –t. Ez a nehézharcokocsira nézve megfelelt a közepes harcokocsikkal összemérhető tömeg-teljesítmény aránynak¹⁶.

***A világháború folyamán gyártott fontosabb
szovjet harcokosi-típusok***

1. sz. táblázat

típus	T-26S	T-34/76A	T-34/85	ISZ-2	ISZ-3
löveg	45 mm	76 mm	85 mm	120 mm	120 mm
tömeg	10 t	29 t	32 t	45 t	46 t
motor teljesítmény	100 LE	500 LE	500 LE	500 LE	500 LE
tömeg/ teljesítmény	10 LE/t	17 LE/t	16 LE/t	11,1 LE/t	10,8 LE/t
hatótávolság	200 km	400 km	300 km	200 km	240 km
sebesség	28 km/h	55 km/h	55 km/h	43 km/h	37 km/h
mozgékony mutatószáma	56	378	257	95	96
motor típus	Otto	Dízel	Dízel	Dízel	Dízel
páncél vastagság	25 mm	45 mm	90 mm	140 mm	180 mm
torony páncélzata	hegesztett síklemez	hegesztett hajlított lemez	öntvény	öntvény	öntvény

¹⁶ Bombay – Gyarmati – Turcsányi: Harckocsik 1916-tól napjainkig, Zrínyi, Budapest, 1999. 180. o.

2. 2. Német harckocsigyártás

A német harckocsigyártás által 1935-1940 között előállított harckocsikra (Pz. I. – IV.) a hegesztett síklemez páncélzat, illetve az Otto-motorok alkalmazása volt jellemző. 1941 júniusában – a Barbarossa hadművelet folyamán a T-34 és KV-1 típusokkal szerzett harci tapasztalatok alapján – azonnali és sürgető problémává vált a harckocsik új generációjának kifejlesztése és harcbevétel. A keleti hadszíntér körülményei között „a tüzérő, a páncélvédelem és a mozgékonyaság terén **minden akkor rendszerben álló páncélos alulmaradt a szovjet T-34 és KV típusokkal szemben**, a német páncélosezredek még 1941 második felében sem rendelkeztek a harckocsik közötti összecsapásra alkalmas harcjárművekkel. Az egyre nagyobb mennyiségben bevetett T-34 és KV-1 harckocsikkal szemben ennél fogva mind nyomasztóbb technikai hátrányba kerültek”¹⁷. A harckocsikra épülő német hadviselés további folytatása érdekében a hadiipar elsődleges feladatává vált egy nagy teljesítményű, korszerű harckocsitípus azonnali tömeggyártása és rendszeresítése.

1942-től a gyors átállás a tömegtermelésre, az „új termelési módszerek elsietett bevezetése 1942 után szükségszerűen **technikai problémákat okozott**”¹⁸. Mindez kihatott a harckocsigyártásra is. Már **nem voltak képesek a sorozatgyártásba átvinni** az olyan 1941-től egyértelműen kívánatos fejlesztési lépéseket, mint a hatótávolság és harci túlélőképesség szempontjából fontos **Dízel-motorok**, vagy a tömegcsökkentés és gyártathóság szempontjából alapvető **öntvény harckocsitoronyok** széles körű bevezetése. Nem tudták megoldani a vastag páncéllemezek elektromos ívhegesztését sem, így a páncéltest gyártásánál helyenként még a nehézharckocsiknál is alkalmaztak szegecselést. Így konzerválták a síklemezből hegesztett toronyok, illetve az Otto-motorok alkalmazását. **A német ipar részéről 1942-ben konkrétan megfogalmazódott a T-34-esen megvalósított fejlettebb technológiák – az öntött torony és a Dízel-motor – átvételének szükségessége, „de a felmerülő technikai problémák, alumíniumból öntött dízel-motorblokk és egyéb, főleg anyag és gyártástechnológiai követelmények miatt a tervet elvetették**”¹⁹. Az öntött torony

¹⁷ Szabó Péter – Számvéber Norbert: A keleti hadszíntér és Magyarország 1941-1943. Püldo kiadó, Budapest, 2001. I. 104. o.

¹⁸ A harmadik birodalom hadviselése. Hajja és fia könyvkiadó, Debrecen, 1996. 49-50. o.

¹⁹ Bombay – Gyarmati – Turcsányi: Harckocsik 1916-tól napjainkig, Zrínyi, Budapest, 1999. 129. o

és a kellőképpen kis tömegű, nagy hatásfokú Dízel-motorok gyártását *a német ipar a háború végéig sem oldotta meg*, mivel a 23 literes Otto-motorok helyett a Dízel-erőforrásból – a szovjet harckocsimotorokhoz hasonlóan – 33-35 literest kellett volna építeni, amelynek tömege csak az alumínium-technológia alkalmazásával volt elviselhető keretek közt tartható. Az acélöntvény hengerblokkal gyártott HL 210/230 típusjelű, 21 illetve 23 literes Tigris és Párduc motorok így 1200-1300 kg tömegűek voltak, ami a kétszerese volt egy alumínium technológiát alkalmazó, hasonló hengerűrtartalmú brit konstrukciónak²⁰. Dízelmotor építésénél a 35 literes kategóriában az elavult acélöntvény technológia alkalmazásából fakadó többlettömeg meghaladta volna az egy tonnát. Ráadásul a német motorokon az elavult és nagy fogyasztást eredményező karburátoros megoldást alkalmazták. Ezzel szemben a brit Meteor vagy az amerikai Ford motorok a gazdaságosabb közvetlen benzinbefecskendezéssel épültek. A technológiai átállással kapcsolatos terveit a háború végéig sem adta fel a német hadiipar. A legyártani kívánt Dízel-motor fejlesztését Porsche professzor még 1944-ben is intenzíven folytatta, de még ekkor sem került rendszeresítésre a *„befejezetlen Dízel-motor”*²¹. A Pz. VI. harckocsikon alkalmazott *hegesztett síklemez torony* technikai szempontból még saját konstrukciós és gyártási színvonalukhoz képest is **egyértelmű visszalépésnek** bizonyult, mivel szakítottak a Pz. I-IV. típusokon következetesen alkalmazott, több, *döntött* (helyenként kismértékben *hajlított*) síklemezből konstruált torony gyártásával, és egyetlen, merőleges lemezből alakították ki azt. A (tömeg) *„gyártás egyszerűsítésének érdekében szakítottak a ferde síkokból kialakított formával, és (ehelyett) a merőleges lemezek vastagságát növelték”*²². A visszalépést jelentő konstrukciós megoldás létjogosultságát elemző szakemberek szerint *„a harckocsi szokatlan formájával jelezte a német hadiipar mindjobban fokozódó nehézségeit”*²³.

A harckocsi páncéltest homloklemezének döntött kivitelezését – amely a T-34 és az ISz sorozat késői modelljeit egyaránt jellemezte – is

²⁰ Matthew Hughes – Chriss Mann: A Párduc harckocsi. Hajja és fiai könyvkiadó, Debrecen, 2000. 31. o.

²¹ Poór István (szerk.): Harckocsik és páncélozott járművek típuskönyve. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1980. 218. o.

²² Poór István (szerk.): Harckocsik és páncélozott járművek típuskönyve. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1980. 210. o.

²³ Poór István (szerk.): Harckocsik és páncélozott járművek típuskönyve. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1980. 210. o.

csak egyetlen modellen, az 1943-tól megjelenő Pz. V-ön oldották meg. Ennél a harckocsinál – a síklemez technológia alkalmazása ellenére – megoldották a döntött páncélzatú torony gyártását is. Habár sem öntvény, sem Dízel-technológiát nem alkalmaztak a típuson, a mozgékony-ság paramétereit a korábbi típusokhoz képest – a védettség és a tüzerő fokozása mellett – egyes fejlettebb szovjet konstrukciós elvek átvételével és saját fejlesztésekkel mégis sikerült fokozni. *A „homlokpáncél döntése hasonlított a szovjet T-34 harckocsikra”²⁴*. Ez a típus volt az, amit a német harckocsifegyvernem igényelt: egy kellőképpen magas fokú mozgékony-sággal, védettséggel és tüzerővel rendelkező harceszköz.

A német harckocsifejlesztés Porsche-féle *„maximális védettségre törekvő”* irányvonala még inkább előidézte a tömeg növekedését és a mozgékony-ság képességének elvesztését. A technológiai nehézségek eredménye elsősorban a *károsan magas szerkezeti tömeg* volt. Amíg egy döntött homloklemez – öntvénytorony technológiát alkalmazó, 90-160 mm páncélvastagsággal rendelkező szovjet nehézharckocsi tömege 41-45 tonna, addig a síklemez technológiával gyártott, 100-120 mm páncélvé-dettsé-gű német nehézharckocsi tömege azonos védettség mellett 30%-kal nagyobb, 57 tonna volt. (Eredetileg a német katonai felső vezetés is egy 45 tonnás nehézharckocsi legyártására adott határozott és egyértelmű utasítást, így az csak a technológiai problémák és korlátok miatt lett 11 tonnával nagyobb tömegű, nem direkt tervezési megfontolások miatt.) Így *„a Tigris túlságosan nehéz volt ahhoz, hogy sikeresen vehessen részt a mozgó harcban”²⁵*. Ez az indokolatlanul magas tömeg azt eredményezte, hogy a korszerűtlenebb Otto-motor alkalmazása miatt fokozottan jelentkező rendkívül kis hatótáv, a megbízhatatlan átlapolt görgős futómű alkalmazásának kényszere, a vasúti szállítás szempontjából előnytelen széles lánctalp, a sérült eszköz nehezen megoldható vontatása, a túlterhelt váltómű fokozott meghibásodási hajlama és a hidakon történő átkelés lehetőségének nagymértékű beszűkülése *összességében lerontotta az eszköz egyébként jónak mondható harci lehetőségét (minőségképességét)*. A Tigris nagy tömegeből fakadó megbízhatósági problémái elsősorban *az átlapolt görgős futómű meghibásodásai* formájában jelentkeztek. Erről a brit műszaki szakemberek 12 zsákmányolt Tigrisen végzett vizsgálatainak eredménye adhat pontos képet. A briteket elsősorban az 55 tonnás

²⁴ Bombay – Gyarmati – Turcsányi: Harckocsik 1916-tól napjainkig, Zrínyi, Budapest, 1999. 132. o.

²⁵ Roger Ford: A Tigris harckocsi. Hajja és fiai könyvkiadó, Debrecen, 2000. 16. o.

harckocsi futóműve érdekelte, mivel saját nehézharckocsi-programjuk is a 45 tonna feletti tömegű harckocsik futómű-problémái miatt akadt el. A szakemberek tehát elsősorban azt vizsgálták, hogy a németek képesek voltak-e megoldani az ekkora tömeg elviselésére alkalmas futómű kivitelezését. A tapasztalataikról így írtak: „*a harckocsi nem alkalmas nagyobb távolságok megtételére, a meghibásodások a harckocsi futóművé-nél gyakoriak és túlságosan komplikáltak ahhoz, hogy a műszaki szolgálat megbirkózhasson velük*”²⁶. Az átlapolt futómű meghibásodásainak *egyik oka a hibás konstrukció volt*, mivel az egymás mellett üzemelő futógörgők közé beszoruló kövek javítást igénylő elakadáshoz vagy végzetes meghibásodáshoz vezethettek. A futóműhibák *másik okát az anyagminőség romlása képezte*. 1941-től német hadigazdaság felhalmozott import-tartalékokra épülő *nyersanyag-gazdálkodása*, – köztük főként az ipar *fontos ötvözőkkel történő ellátása – akadozott*²⁷. *Ötvözők hiánya* miatt az 1943-ban gyártott harckocsik erőátviteli- és futóműalkatrészei törtek. *Az egyre nagyobb gondot jelentő alapanyaghiány miatt jelentkező előtéttengely-törések egyértelműen a súlyos hibák közé tartoztak*. Az eredeti tervek szerint ötvözetből készült tengelyek mindenben megfeleltek az elvárásoknak. A sorozatgyártás beindulásakor azonban a be nem szerezhető ötvöző anyagok hiányában a gyártott alkatrészek szilárdsága nem volt kielégítő, s így a törések állandósultak²⁸. *Az alkalmazott ötvözők mennyiségének csökkenése azonban önmagában nem volt okolható a meghibásodásokért és törésekért. A meghibásodásokhoz a harmadik ok, a túlzott szerkezeti tömeg járult hozzá leginkább*, hiszen *„a jármű nagy tömege miatt a felfüggesztés és a sebességváltó alkatrészei hamar elkoptak*”, illetve törtek²⁹. Ugyanazon futómű-konstrukció és anyagminőség mellett a reális tömegű, kevésbé túlterhelt Párduc harckocsin jóval kevesebb meghibásodás mutatkozott. *Magát az átlapolt konstrukciót is a tervezettnél magasabb szerkezeti tömeg miatt kezdték alkalmazni*. Kiutat a tömeg csökkentése és korszerű egy görgősoros futóművek alkalmazása jelenthetett volna.

²⁶ Roger Ford: A Tigris harckocsi. Hajja és fiai könyvkiadó, Debrecen, 2000. 79. o.

²⁷ A második világháború története 1939-1945. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1963. I. 38. o.

²⁸ Schmidt László: Sd. Kfz. 171 Pz-V Panther harckocsi. Haditechnika, 1998. évi 1. szám, 75. o.

²⁹ S. Hart - R. Hart: A II. világháború német páncélosai. Hajja és fiai könyvkiadó, Debrecen, 1999. 97. o.

A német harcocsifejlesztés Porsche-féle „*maximális védettségre törekvő*” irányvonala – az extrém magas szerkezeti tömeg miatt – végül ellehetetlenítette a német dízelesítési programot is. A 4-500 LE-s kategóriában a Dízel-motor kifejlesztése is reálisabb lett volna, mint a végül kudarcba fulladt 650-700 LE-s kategóriában, ahol a fejlesztés reménytelenül elhúzódott, egészen a háború végéig³⁰. Az Otto-motorokkal szerelt 50 tonna feletti nehézharckocsi-típusok hatótávolsága így rendkívül alacsony értékre adódott.

Összességében a német hadiipar nem volt képes megoldani a mozgáscentrikus hadikultúra alapját képező alapvető fegyverrendszer hatékony gyártását, ami ezáltal a hadikultúra elveinek alkalmazását összességében fenyegette. A hadiipar képtelen volt megoldani a harckocsik dízelesítését és az öntvénypáncélok gyártását, így a német harckocsik manőverezőképessége a 100 mm feletti védettség kategóriájában drámaian csökkent.

A világháború folyamán gyártott fontosabb német harckocsi-típusok

2. sz. táblázat

típus	Pz. III.	Pz. III. M	Pz. IV. H	Pz. V.	Pz. VI.	Pz. VI. II.
löveg	37 mm	50 mm	75 mm	75 mm	88 mm	88 mm
tömeg	20,3 t	21 t	26 t	45 t	56 t	70 t
motor teljesítmény	300 LE	300 LE	300 LE	650 LE	700 LE	650 LE
tömeg/ teljesítmény	14,7 LE/t	14,3 LE/t	12 LE/t	15 LE/t	12,5 LE/t	9,2 LE/t
hatótávolság	140 km	150 km	200 km	170 km	100 km	80 km
sebesség	40 km/h	40 km/h	40 km/h	50 km/h	37 km/h	38 km/h
mozgékony- sági mutató- szám	83	80	96	127	55	30
motor típus	Otto	Otto	Otto	Otto	Otto	Otto
páncél vastagság	30 mm	70 mm	70 mm	90 mm	110 mm	150 mm

³⁰ Poór István (szerk.): Harckocsik és páncélozott járművek típuskönyve. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1980. 218. o.

típus	Pz. III.	Pz. III. M	Pz. IV. H	Pz. V.	Pz. VI.	Pz. VI. II.
torony páncél	hegesztett döntött síklemez	hegesztett döntött síklemez	hegesztett döntött síklemez	hegesztett döntött síklemez	hegesztett merőleges síklemez	hegesztett döntött síklemez

2. 3. Brit harckocsigyártás:

A **Matilda** típus a háború első éveiben a brit páncélosok alapvető harckocsija volt. Az 1938-tól gyártott harckocsit számos, magas technológiai színvonalon álló, korszerű megoldás jellemezte, mint például a Ford V-8 Dízel-motor, illetve az öntvény torony. *„A korszerű öntött hegesztett technológia lényegesen megnövelte a lövésbiztonságot”*³¹. A Dízel-motorral extrém hatótávolság-növekedést értek el a benzines típusokhoz képest, ennek azonban ára volt: a kis mozgékonyosság. A Dízel-motor és az öntvénytechnológia másik hátránya a magas gyártási óraszám volt, ami a háború válságos kezdeti szakaszában nem volt megengedhető. A Dízel-motor teljesítményét nem voltak képesek növelni. Ennek következtében a harci alkalmazások során bebizonyosodott, hogy a harckocsi-típus *„gyenge pontja az alacsony manőverezőképesége (ezért) a Matildákat a nagy veszteségek miatt 1942-ben Valentine harckocsikkal váltották fel”*³².

A **Valentine** harckocsi legfőbb előnye az volt, hogy elődjéhez képest *„harmadannyi munkaóra kellett csak a gyártásához”*³³. A tüzerő növelése mellett ennél a típusnál is megpróbálták továbbvinni a korszerű páncél- és motor-technológiákat. Mint a Matildánál, a Valentine-nél is korszerű öntvény toronyt alkalmaztak. Mivel ennél a harckocsi-konstrukciónál elsődleges szempontként kezelték a nagy darabszámú gyárthatóságot és az ehhez szükséges munkaórák alacsony szinten tartását, az öntvény torony hamar a termelési folyamat szűk keresztmetszetévé vált. Az ilyen technológia alkalmazása esetén a brit szakemberek szerint

³¹ Poór István (szerk.): Harckocsik és páncélozott járművek típuskönyve. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1980. 177. o.

³² Bombay – Gyarmati – Turcsányi: Harckocsik 1916-tól napjainkig, Zrínyi, Budapest, 1999. 157. o.

³³ Bombay – Gyarmati – Turcsányi: Harckocsik 1916-tól napjainkig, Zrínyi, Budapest, 1999. 158. o.

*”bár a páncélvédetség kiválóan bizonyult, azt az időt rabló és költséges öntési technológiával készítették”³⁴. A 210 LE-s AEC Dízel-motor teljesítménynövelését nem tudták megoldani³⁵. „**A konstrukció előnyei, a kis...tömeg, az olcsó és gyors gyártás, valamint a megbízható működés, nem tudta ellensúlyozni az alacsony szintű páncélvédetséget és a kis sebességet**”³⁶. Ezért, és az 1943-as harcászati tapasztalatok alapján a gyártást 1944-ben leállították, **a brit harckocsigyártás gyökeres fordulatot vett és fő irányvonala ekkortól a nagy vastagságú hegesztett síklemezekből összeállított, nagy teljesítményű Otto-motorokkal szerelt harckocsik gyártása lett.***

A következő fejlesztési lépcsőt képező **Cromvell** közepes harckocsi esetében szakítottak az öntvény-technológiával, a merőleges falú torony (és más merőleges páncélzat-elemek, mint például a homloklemez egy része miatt) a harckocsi kialakítása előnytelen volt³⁷. A megfelelő védettség érdekében nagy vastagságú lemezeket alkalmaztak, a gyors és egyszerű gyárthatóság érdekében jellemzően merőlegesen. A megnövekedett tömeg jóval erősebb motorok alkalmazását kívánta meg, ezért szakítottak a nem megfelelő teljesítményt biztosító Dízel-motortechnológiával. A vastag páncélzattól és a nagy hengerűrtartalmú, nagy teljesítményű Otto-motoroktól reméltek fölényt-többletet a védettségben és a mozgékony-ságban- a német Pz. III. és Pz. IV. típusokkal szemben. **Az alkalmazott Rolls-Royce Meteor típusú motor a Merlin vadászrepülőgép-motor sűrítő nélküli változata volt. Ez egy 27 liter hengerűrtartalmú, duplagyújtásos, négyszepes OHC konstrukció volt, V-12-es alumínium blokköntvényvel és nedves hengerperselyekkel.** A mindössze 750 kg-os motor alacsony, 2500-as fordulatonál 600 LE leadására volt képes. Ezek az Otto-motorok össze sem vehetőek az 1200 kg tömegű, 4 db karburátorral szerelt, 6-7000 fordulatszám körül 700 LE-t teljesítő 23 literes, túlterhelt és

³⁴ Tim Bean – Will Fowler: Szovjet harckocsik a II. világháborúban. Hajja és fiai könyvkiadó, Debrecen, 2004. 148. o.

³⁵ Ezért 1944-ben az utolsó sorozatokba amerikai 450 LE-s GMC dízelmotorokat szereltek. Ezek az eszközök többségében a Szovjetunióba kerültek. Tim Bean – Will Fowler: Szovjet harckocsik a II. világháborúban. Hajja és fiai könyvkiadó, Debrecen, 2004. 146-147. o.

³⁶ Bombay – Gyarmati – Turcsányi: Harckocsik 1916-tól napjainkig, Zrínyi, Budapest, 1999. 158. o.

³⁷ Poór István (szerk.): Harckocsik és páncélozott járművek típuskönyve. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1980. 183. o.

nagy fogyasztású német Tigris és Királytigris motorokkal³⁸. A Meteor motorok a német HL motoroknál jóval könnyebbek, üzembiztosabbak és főként gazdaságosabbak voltak. A gazdaságosság egyrészt az optimálisan megválasztott üzemi fordulatszámából és a magasabb literteljesítményből, másrészt a **közvetlen benzinbefecskendezés alkalmazásából** adódott. A közvetlen benzinbefecskendezést 1942-től alkalmazták a brit repülőgépmotoroknál, köztük a Merlinnél és változatainál³⁹. A közvetlen benzinbefecskendezéses Otto motorok hatásfoka – a beporlasztott üzemanyag hengertérben történő elpárologtatása és az ebből fakadó hőelvonás, ezáltal a kompresszió-viszony növelésének lehetősége miatt – néhány százalékkal magasabb lehetett, mint a karburátoros motoroké. A karburátoros motorokhoz képest ennél a keverék-képzési megoldásnál mintegy 2%-kal nagyobb hatásfok-érték, 10%-kal magasabb teljesítmény és 20%-kal alacsonyabb fogyasztás adódott⁴⁰. A brit harckocsigyártás esetében tehát a Dízel-motorok alkalmazását ugyan feladták, de helyettük az Otto-motorok legfejlettebb generációját alkalmazták, felvállalva a magasabb költségeket is. A mozgékonyság növelése érdekében olyan korszerű futómű-kialakítást kerestek, amely az addig alkalmazottakhoz képest jelentős javulást ígér. **A megoldást a brit manőverező harckocsi-típusokon (Cruiser és Crusader) már alkalmazott Christie-futómű alkalmazása jelentette**, amit szovjet tapasztalatok alapján vettek át. A britek „**felismerték, hogy (ez a konstrukció) független felfüggesztésű futógörgővel lényegesen mozgékonyabb**”⁴¹. Egyedül ez a konstrukciós megoldás másfélszeresére növelhette a harckocsi sebességét. A Cromvell közepes harckocsiként jól bevált, gyenge oldala a fejleszhetőség volt. A védetség növelésére a vastag, merőleges páncéllemezek alkalmazása – akárcsak a német nehézharckocsiknál – a tömeg gyors növekedéséhez vezetett. Ez a stratégia rövidtávon jó volt, de egy idő után nem volt fejleszhető: amint 100 mm-ig növelték a páncélvastagságot, a konstrukció elérte lehetősége

³⁸ Roger Ford: A Tigris harckocsi. Hajja és fiai könyvkiadó, Debrecen, 2000. 30-32. és 91. o.

³⁹ Szabó József (szerk): Repülési lexikon. Akadémia Kiadó, Budapest, 1991. 289. o.

⁴⁰ Jurek Aurél: Belsőégésű motorok. Tankönyvkiadó, Budapest, 1961. 53. o. továbbá Vas Attila: Belsőégésű motorok az autó és traktortechnikában Mezőgazdasági Szaktudás kiadó, Budapest, 1997. 119-121. o. illetve Terplán Sándor: Gépjárműtechnikai zsebkönyv Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1963. 325. és 330. o.

⁴¹ Bombay – Gyarmati – Turcsányi: Harckocsik 1916-tól napjainkig, Zrínyi, Budapest, 1999. 161. o.

határait⁴². A védettség növelésére irányuló törekvések feladásának egyik oka a Christie-rendszerű futómű volt, mivel ez szerkezetéből adódóan nem tette lehetővé a harckocsi tömegének további növelését⁴³. A védettség további fokozása érdekében teljesen új harckocsitípus kifejlesztését látták célszerűnek.

A Comet közepes harckocsi 33,5 tonnás tömegével megközelítette a nehézharckocsi-kategória határát. A Comet – a Cromvellhez hasonlóan – szintén merőleges síklemez, illetve Otto-motor technológiával épült. Az új konstrukciónál – a védettség továbbnövelhetősége érdekében – ***„nem a Christie-rendszerű nagy görgőket, hanem középnagy görgőket alkalmaztak”*** ami ekkortól állandó jellemzője lett a brit harckocsi-konstrukcióknak⁴⁴. A Comet azonban – az új típusú futóműkonstrukció ellenére – nem volt továbbfejleszhető, így soha nem gyártották 101 mm-nél nagyobb vastagságú páncélzattal, mivel ***„viszonylag alacsony fajlagos teljesítménye miatt terepjáró képessége és mozgékonyága (már ezen a védettségi szinten is) korlátozott volt”***⁴⁵. A brit harckocsifejlesztés így 1944-ben megtorpant, éppen akkor, amikor a haderőnek a szövetséges invázió kapcsán a legerősebb német harckocsifenyvetéssel (Pz. V., Pz VI., PzVI. II.) kellett szembenéznie. A kialakult helyzetet csak nagy mennyiségben rendszeresített amerikai harckocsival tudták kezelni. Ebben az időszakban a britek kizárólag a gyalogsági-támogató harckocsik területén tudták növelni a páncélvédettséget, mivel ott nem volt szempont a tömegnövekedésből fakadó manőverezőképesség-csökkenés. (A Churchill I-VII. gyalogsági támogató harckocsi páncélvédettségét 100 mm-ről 152 mm-re növelték.). Habár a brit szakemberek – a zsákmányolt német technika tanulmányozása és vizsgálata során – szembesültek a 45-70 tonna közötti harckocsi kategóriában alkalmazható átlapolt görgősoros futó-

⁴² A Challenger-program során. Bombay – Gyarmati – Turcsányi: Harckocsik 1916-tól napjainkig, Zrínyi, Budapest, 1999. 164. o.

⁴³ Poór István (szerk.): Harckocsik és páncélozott járművek típuskönyve. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1980. 185. o.

⁴⁴ Poór István (szerk.): Harckocsik és páncélozott járművek típuskönyve. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1980. 185. o.

⁴⁵ Poór István (szerk.): Harckocsik és páncélozott járművek típuskönyve. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1980. 185. o.

mű-típussal, felismerték annak alapvető hiányosságait és nem használták fel saját harckocsi-programjaikban⁴⁶.

Csak a háború végén fejlesztették ki a harcba így már nem vetett, 150 mm páncélvastagsággal épített **Centurion** nehézharckocsit, amit a **Churchill** gyalogsági-támogató harckocsin *hosszú idő alatt kikísérletezett-kifejlesztett öntvény-toronnyal*, illetve – az elvárható mozgékonyság elérése érdekében – költséges vadászrepülőgép-motorral szereltek fel⁴⁷. A harckocsit – a korábbi típusok lépcsőzött homlokpáncél-szerkezetétől eltérően – döntött síklemez homlokpáncéllal szerelték.

A britek a háború alatt hosszú időszakon át a jó minőségű amerikai harckocsikra támaszkodtak (Sherman) amelyek megvalósították az öntvény- és a Dízel-technológiát, ugyanakkor saját fejlesztésű, korszerű lövegeiket szerelték be az amerikai harckocsik egy részébe. A brit harckocsigyártásban a háború egész időtartama alatt számos típusnál alkalmaztak szegecselt páncél-szerkezeteket, így a páncéllemez-hegesztés bevezetése sem volt sikeresnek mondható. Mivel saját dízel-programjuk a Matilda harckocsi óta nem hozott eredményt, megkezdték a magas színvonalú, nagy teljesítményű amerikai kétütemű dízelmotorok beszerelését saját közepes harckocsijaikba. Erre példa, hogy a Valentine késői változatait az amerikai GM kétütemű dízel-motorral gyártották⁴⁸. *Csak 1963-ban vezették be a Dízel-motort* a Vickers közepes harckocsikon, majd 1967-től a **Chieftan** nehéz harckocsin⁴⁹.

⁴⁶ Roger Ford: A Tigris harckocsi. Hajja és fiai könyvkiadó, Debrecen, 2000. 79. o.

⁴⁷ Bombay – Gyarmati – Turcsányi: Harckocsik 1916-tól napjainkig, Zrínyi, Budapest, 1999. 194. o.

⁴⁸ Tim Bean – Will Fowler: Szovjet harckocsik a II. világháborúban. Hajja és fiai könyvkiadó, Debrecen, 2004. 147. o.

⁴⁹ Bombay – Gyarmati – Turcsányi: Harckocsik 1916-tól napjainkig, Zrínyi, Budapest, 1999. 196-197. o.

A világháború folyamán gyártott fontosabb brit harckocsi-típusok

3. sz. táblázat

típus	Matilda I.	Valentine VIII.	Cromwell IV.	Comet	Centurion
löveg	40 mm	57 mm	76 mm	76 mm	76 mm
tömeg	11 t	16 t	27 t	33,5 t	52 t
motor teljesítmény	190 LE	210 LE	600 LE	600 LE	650 LE
tömeg/teljesítmény	17 LE/t	13.1 LE/t	22,2 LE/t	17,9 LE/t	12,2 LE/t
hatótávolság	257 km	145 km	160 km	140 km	190 km
sebesség	24 km/h	24 km/h	64 km/h	52 km/h	35 km/h
mozgékonyági mutatószám	43	43	227	130	81
motor típus	Dízel	Dízel	Otto	Otto	Otto
páncélvastagság	60 mm	65 mm	65 mm	101 mm	150 mm
torony páncél	Öntvény	Öntvény	Hegesztett Síklemez	Hegesztett síklemez	Öntvény

2. 4. Amerikai harckocsigyártás

Az amerikaiak a páncélostechnika területén szintén egyetlen, közepes minőségi szinten gyártott, átlagos harcászati képességekkel rendelkező típus, az M4 közepes harckocsi (brit megnevezése Sherman) nagy sorozatszámú tömeggyártására koncentráltak. Minden feladatot – a gyalogság közvetlen támogatását, a védelem áttörését, az e hadikultúrára kevésbé jellemző önálló harckocsi-műveleteket, sőt a partraszállások támogatását is – ezzel az egy típussal oldották meg. Az M4 típus fejlesztésénél ezért a tömeggyárthatóság követelménye került előtérbe. Alig három és fél év gyártási ideje ellenére ez a típus vált a második világháború

legnagyobb darabszámban gyártott harckocsijává⁵⁰. Az alkalmazott műszaki megoldások, az elért paraméterek és általában az eszköz harci lehetőségei alapján (magas felépítés, korszerűtlen futómű, gyenge páncélzat) elmondható, hogy mindössze középszerűnek nevezhető minőségképességet képviselt. Közepes harckocsiként azonban a Sherman megállta a helyét és paramétereiben megfelelt a harckocsi hadviselés amerikai követelményeinek. Az amerikaiak a háború folyamán *nem fejlesztettek nehéz harckocsit*, csak akkor, amikor az európai hadszíntéren a német haderővel szemben sorozatos kudarcok érték őket. Ennek oka az anyagcentrikus hadikultúra eredetileg zömmel haditengerészeti hadviselésen alapuló harceljárásaival magyarázható, mivel *a Shermannel kapcsolatos követelmény egyrészt az volt, hogy kis tömegénél fogva megoldható legyen hajódaruval történő partra tétele, illetve partraszálló járművön történő deszantolása, másrészt az, hogy alkalmas legyen a partraszálló lövészgyalogság közvetlen támogatására*. Ezeknek a követelményeknek a harckocsi – különösen az amerikai stratégiai érdeklődés középpontjában álló csendes-óceáni térségben – eleget is tett. Az afrikai és európai hadszíntéren zajló haditevékenység az amerikai haderőtől alapvetően távol állt, mivel harckocsi-magasabbegységek mély műveleteire – a németekkel, britekkel vagy a szovjetekkel ellentétben – nem készültek fel sem a doktrínális, sem a haditechnikai téren. Ilyen értelemben az amerikai alkalmazásban főként alárendelt alegység-egység szintű műveletekben alkalmazott Shermanokkal szemben *nem volt követelmény a nagy hatótávolság, ami meghatározta a dízelesítéssel kapcsolatos törekvéseiket is*. A haderő számára a dízelmotorral szerelt Shermanok ezért – a kigyulladásra való alacsonyabb hajlam ellenére - tulajdonképpen csak egyfajta üzemanyag-ellátási többletfeladatot jelentettek, így az amerikai hadiipar által gyártott dízelesített Shermanokat többségében a kontinentális hadviselés területén manőverezőbb elveket valló brit és szovjet igények kielégítésére gyártott és adott át⁵¹.

Mivel az amerikai harckocsi-fejlesztési program során nem volt kimondott cél a nehézharckocsi létrehozása, az *öntvénypáncél-technológia* alkalmazását sem annyira tömegkorlátozási eljárásként, mint inkább gyártástechnológiai lehetőségként kezelték. Ugyanakkor a magas gyártástechnológiai szinten termelő amerikai hadiipar széles körben és követke-

⁵⁰ Bombay – Gyarmati – Turcsányi: Harckocsik 1916-tól napjainkig, Zrínyi, Budapest, 1999. 137-139. o.

⁵¹ Roger Ford: A Sherman harckocsi. Hajja és fiai könyvkiadó, Debrecen, 2000. 26. o.

zetesen alkalmazta az öntvénytechnológiát a harckocsigyártásban. A Sherman-tornyok a számtalan gyártott változatnál egyöntetűen öntvény konstrukciójúak voltak. Az első Sherman-változatnál, az M4A1-nél nem csak a torony, hanem – más országoktól eltérően – a harckocsitest is öntött technológiával készült⁵². Ezt a megoldást azonban a háborúba lépéskor az M4 típusnál részben elhagyták, mivel a gyártás kiszélesítése során, több, addig nem harckocsigyártással foglalkozó gépgyárat vontak be a termelésbe és a magas megkívánt darabszám miatt egyszerűbb volt a testet döntött síklemezekből, **hegesztett technológiával** előállítani. (Nehézharckocsi-gyártás hiányában az amerikai hadiiparban fel sem merült a vastag páncéllemezek hegesztésének problémája.) Ugyanakkor a harci sérülések szempontjából leginkább érintett felületen, a páncéltest-orrésznél, illetve az ott elhelyezkedő erőátvitelirész-borításnál egy nagyméretű öntvény szerkezeti elemet alkalmaztak, amelynek anyaga egyúttal a páncéltest homlokfelületének jelentős részét is képezte és **„nagyobb védelmet nyújtott a páncéltörő lövedékekkel szemben”**⁵³. Így tulajdonképpen az egész teknő-rész és a homloklemez közel fele öntvény technológiával készült⁵⁴. **A hegesztett-öntött vegyes technológiával gyártott Sherman harckocsik így – egyfajta műszaki kompromisszumot megvalósítva – egyaránt megfeleltek a tömeggyártás és a magas technológiai szint követelményének.** Ugyanakkor fel kell hívni a figyelmet arra, hogy – habár a Sherman gyártástechnológiai fejlődésének egy pontján csökkentették az öntvény szerkezeti elemek számát – mégis csak ez az öntvény toronnyal és fél-öntvény testtel gyártott harckocsi valósította meg a legkövetkezősebben az öntvénytechnológia alkalmazását. Emellett azt sem szabad szem elől téveszteni, hogy a teljes öntvénytechnológiával készített M4A1 és az erősebb fegyverzettel és robbanásbiztos vizes lőszer tárolóval szerelt fejlesztett verziója, az M4A1(76)W típusok 1942-től 1945-ig alapvető változatként gyártásban maradtak. **A 9707 darabos összesített mennyiségével ez volt a második legnagyobb darabszámú gyártott Sherman harckocsiváltozata**⁵⁵. A békeidős termelés körülményei között, az M-60-

⁵² Roger Ford: A Sherman harckocsi. Hajja és fiai könyvkiadó, Debrecen, 2000. 12. o.

⁵³ Bombay – Gyarmati – Turcsányi: Harckocsik 1916-tól napjainkig, Zrínyi, Budapest, 1999. 137. o.

⁵⁴ Roger Ford: A Sherman harckocsi. Hajja és fiai könyvkiadó, Debrecen, 2000. 17-18. és 22. o.

⁵⁵ Roger Ford: A Sherman harckocsi. Hajja és fiai könyvkiadó, Debrecen, 2000. 94. o. A 105 mm-es tarackos önjárólöveg-változatokat nem vettem figyelembe a számításnál.

nál az amerikai harckocsigyártás visszatért a teljes öntvényszerkezethez, mivel ennél a típusnál nemcsak a torony, hanem a teljes harckocsi-páncéltest is öntvénytechnológiával készült⁵⁶.

A dízel-technológia fejlődése a Sherman-programban folyamatos volt. Az első Sherman-sorozatot kedvező teljesítmény-tömeg arányú lég-hűtéses repülőgép-csillagmotorokkal szerelték fel. ***Ilyen Wright és Continental motorokkal készült az M4A1 és az M4 széria.*** A léghűtéses csillagmotorok ugyan megfelelő teljesítményt biztosítottak, fajlagos fogyasztásuk azonban magas volt, emellett gyártásuk fontos repülőgépipari kapacitásokat kötött le. A harcászati tapasztalatok azt mutatták, hogy találat esetén a harckocsik megsemmisülésének egyik fő oka a benzin üzemanyag begyulladás, ami a kevésbé tűzveszélyes gázolaj alkalmazásával elkerülhető lett volna. Elsősorban ezért, és csak másodsorban a hatótávolság növelése érdekében a Sherman-program az M4A2 sorozat gyártásával a dízelmotorok alkalmazása felé fordult. A Sherman teljes dízelesítése nagyobb problémát jelentett, mint a korszerű elvek alapján már eleve dízel-motorral szerelt harckocsiknál (pl. T-34). A Dízel-motor bevezetése területén az amerikai hadiipar – hasonlóan a brithez – az alacsony literteljesítmény problémájával találta szembe magát. A dízel-motorok ugyanis csak 30-40%-kal nagyobb lökettérfogat mellett voltak képesek a benzinmotorokéval azonos teljesítmény leadására, ami növelte a motor tömegét és térfogatát. A Sherman dízelesítésénél így azzal a problémával kerültek szembe, hogy az alkalmazott benzinüzemű motorok helyére, eleve adott, korlátozott térfogatba kellett elhelyezni a dízelmotort, mivel a nagy sorozatszámú gyártás termelési mutatóit nem kívánták a harckocsitest áttervezésével, eltérő geometriai jellemzőkkel bíró alváltozatok gyártásával lerontani. ***Egy, az addigiaknál jelentősen nagyobb hengerűrtartalmú Dízel-motor létrehozása természetesen megoldást jelentett volna, azonban ez egyúttal egy nagyobb méretű harckocsitípus rendszeresítését is maga után vonta volna.*** Az eszközöket tengeri szállítással mozgató, a hajódaruval történő mozgatás követelményeit szem előtt tartó USA haderő nem engedhetett meg magának túl nagy tömegű alapharckocsit. Így az M4 sorozatot kellett ellátni a kellőképpen magas teljesítményű, de kis méretű harckocsi dízel-motorral. Ez a műszaki kényszer a második világ-

⁵⁶ Szkacsko – Szergejev – Belonovszkij – Siskin – Marjutyin – Vaszilijev: Harckocsik és harckocsicsapatok. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1982. 87. o.

háború legmagasabb fajlagos teljesítményű dízel-motorjának a **General Motors** GM 6046-os típus megkonstruálásához vezetett⁵⁷.

A GM harckocsimotornál egy speciális megoldással, a **kétütemű feltöltéses rendszerrel** érték el magas fajlagos teljesítményt. A kétütemű rendszert a négyüteművel szemben a teljesítménynövelés eszközének tekinthetjük, mivel a motorok literteljesítményét az ütemszám és a középnyomás határozza meg. **A kétütemű Dízel-motorok literteljesítménye 50-60%-kal nagyobb, mint a négyütemű Dízel motoroké.** E teljesítmény-nyereség eléréséhez azonban számos nehézséget kell leküzdeni. A kétütemű ciklus munkafolyamatának magas az átlagos hőmérséklete. Emiatt tehát különleges megoldásokra van szükség, szükséges a dugattyú olajhűtése. A gázerők állandóan egy irányban hatnak a dugattyú oldalára, ami elősegíti a dugattyúgyűrűk hornyaiban a kokszerakódást, amitől a gyűrűk beragadhatnak. A hajtórúd-csapágyak átlagos terhelése nagyobb, mint a négyütemű rendszerénél és az állandóan egyirányú terhelés miatt a csapágyfelületek közötti szivattyúhatás elmarad. A tüzelőanyag-adagoló szivattyú bütykös tengelye kétszer forog gyorsabban. Általában speciális szivattyúkat követelnek. Mindig szükségük van töltő-levegő kompresszorra⁵⁸.

A kétütemű dízel-motor – a túlterhelésből fakadó számos műszaki korlát következtében – **csak a kis és közepes kategóriában építhető meg sikeresen.** A kétütemű motorok elterjedését az akadályozza, hogy nehéz a dugattyúcsoport megbízható munkájának biztosítása. A kétütemű motorok bejáratása több időt igényel, és általában a legjobban terhelt alkatrészeket tervezéskor konstrukciós szempontból is meg kell változtatni. A teljesítmény növelésével ezek a problémák is növekednek, ezért a nyugati perspektivikus motoroknál, amelyek teljesítménye 736 kW-nál (1000 LE) magasabb, kétütemű motorral nem találkozunk⁵⁹. Mivel az amerikai harckocsi-fejlesztés éppen a közepes kategóriában kívánta megoldani a dízelesítést, a GM számára kézenfekvő megoldás volt a kétütemű feltöltéses rendszer alkalmazása. A konstrukció egyes elemei – különösen a teljesítmény szempontjából kulcsfontosságú **kompresszor – igen magas**

⁵⁷ Roger Ford: A Sherman harckocsi. Hajja és fiai könyvkiadó, Debrecen, 2000. 22. o.

⁵⁸ Jurek Aurél: Belsőégésű motorok. Tankönyvkiadó, Budapest, 1961. 655-656. o.

⁵⁹ Szkacsko – Szergejev – Belonovszkij – Siskin – Marjutyin – Vasziljev: Harckocsik és harckocsicsapatok. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1982. 93 o.

megmunkálási színvonalat igényeltek. A levegőt a Roots-kompresszor szállítja a hengertestből kialakított részverbe (levegő-gyűjtőtérbe), ahonnan a hengerpersely alsó furatain keresztül a munkahengerekbe áramlik. Az égéstermékek és az öblítő levegő pedig a hengerfej függőszelepein keresztül távozik⁶⁰. A megmunkálási minősége, a tűrések pontossága és a magas felületi minőség alapjaiban határozzák meg a nagy teljesítményfelvételű feltöltő hatásfokát és ezáltal a szállított töltőlevegő mennyiségét. A Roots-fúvók hatásfoka 80% körüli. Jellemzőjük a ***nagy kerületi sebesség, de ehhez magas zajszint is párosul. A résvesztések miatt pontos gyártást, szigorúbb tűrések alkalmazását igényli***⁶¹. A magas megmunkálási igényű Roots-kompresszor napjainkban is a költséges feltöltési rendszer kategóriába sorolható.

Az M4A2 változatba épített kétütemű GM harckocsi dízel-motorral – a bonyolult konstrukció által támasztott komplex gyártástechnológiai követelmények ellenére - igen jó eredményeket értek el, jelentősen meghaladva a benzinmotoros erőforrások teljesítmény-, nyomaték- és gazdaságosság-paramétereit. Az ikermotoros, tizenkét hengeres, tizennégy literes, nagy fajlagos teljesítményű erőforrás 375 LE teljesítménye 48 km/h maximális sebesség elérését tette lehetővé. Ez 20%-kal volt nagyobb, mint a korai modelleknél. A kompressziógyűjtásű motorra alacsony sebességtartományoknál jellemző kiváló nyomaték javított a terepjáró képességen, ugyanakkor fogyasztása 30%-kal maradt alatta a hasonló méretű benzinüzemű motoroknak⁶². A kétütemű dízel-motorral szerelt M4A2 és M4A2(76)W jelzésű Sherman-változatokból összesen 10968 darabot gyártottak, így ez volt a legnagyobb darabszámú gyártott széria⁶³. ***A Sherman-program mellett a Valentine brit harckocsi késői változatait – köztük a Kanada és Nagy-Britannia által szállított 3787 példányt – szintén a GM sikeresnek bizonyult kétütemű dízel-motorjával szerelték fel, ami jelentősen megnövelte a gyártott mennyiséget***⁶⁴.

⁶⁰ Jurek Aurél: Belsőégésű motorok. Tankönyvkiadó, Budapest, 1961. 678. o.

⁶¹ Kalmár – Kovács – Stukovszky: Turbómotorok és más feltöltő rendszerek. K&Z Motor Bt., Budapest, 1994. 104. o.

⁶² Roger Ford: A Sherman harckocsi. Hajja és fiai könyvkiadó, Debrecen, 2000. 25. o.

⁶³ Roger Ford: A Sherman harckocsi. Hajja és fiai könyvkiadó, Debrecen, 2000. 94. o.

⁶⁴ Tim Bean – Will Fowler: Szovjet harckocsik a II. világháborúban. Hajja és fiai könyvkiadó, Debrecen, 2004. 147. o.

Ugyanakkor a szerkezeti tömeg növelése nem tette lehetővé a két-ütemű dízel-motor további alkalmazását, mivel annak méretét nem növelhették, szerkezeti terhelése pedig már eleve magas volt. Az M4A3 és különösen a megnövekedett tömegű M4A3E2 típusoknál ezért visszatértek egy 125 LE-vel nagyobb teljesítményű közvetlen befecskendezéses Otto-motor alkalmazásához. *A repülőgépmotorok kétharmadra rövidített változataként létrehozott, 450-500 LE teljesítményű, tizennyolc literes alumíniumblokkos V-8-as Ford GAA motorok tömege mindössze 400 kg volt*⁶⁵. Ezt a motort 1942-től széles körben alkalmazták különféle Sherman-változatokban. Ugyanakkor még ebben az évben dinamikus fejlesztésbe kezdtek a dízel-motor-program további folytatása érdekében, méghozzá úgy, hogy a kifejlesztett konstrukció harctéri üzemeltetése ne okozzon többé az üzemanyag-ellátással kapcsolatos logisztikai problémát. Egy *Wright Cyclone* repülőgép-csillagmotort alakítottak át 450 LE teljesítményű, dízelüzemű, turbófeltöltős mindenevő harckocsimotorrá. A D-200-asként ismertté vált motor valóban kiváló lett és *a modern, többféle üzemanyaggal működtethető motorok elődjének számít. A nyersolajtól a benzinig mindenfajta üzemanyag alkalmas volt hozzá*⁶⁶. A második dízel-program által létrehozott motort a Chrysler gyártotta volna 1943 végétől. Az öntött törzsű M4 és M4A1 sorozat léghűtéses csillagmotorjainak helyére lett volna beépíthető az új motor. Az így létrehozott új harckocsi – tekintettel az öntött torony, harckocsipáncéltest és erőátvitelirész-páncélborítás alkalmazására, a dízel-motorra, a kumulatív eszközök ellen védelmet nyújtó 8 tonnás alumínium-műanyag kiegészítő páncélzatra és a korszerűbb fegyverzetre – a Sherman sorozat legfejlettebb, M4A6 jelzésű variánsa lett volna⁶⁷. A program anyagi vonzatát azonban végül nem vállalták fel és a korábbi Sherman-változatok változtatásmentes gyártása mellett döntöttek. Összesen 75 darabot gyártottak a turbódízel motorral szerelt mindenevő Shermanból, amelynek motorja kimagasló technikai színvonalával messze megelőzte korát.

Összességében elmondható, hogy – egyes esetektől eltekintve - az amerikai hadiipar nem vállalkozott bonyolult szerkezeti kialakítású, ma-

⁶⁵ Roger Ford: A Sherman harckocsi. Hajja és fiai könyvkiadó, Debrecen, 2000. 25-26. és 91. o.

⁶⁶ Roger Ford: A Sherman harckocsi. Hajja és fiai könyvkiadó, Debrecen, 2000. 27. o.

⁶⁷ Roger Ford: A Sherman harckocsi. Hajja és fiai könyvkiadó, Debrecen, 2000. 35. o.

gas megmunkálás-igényű, egyetlen feladatra specializált haditechnikai eszközök gyártására, ehelyett inkább az egyszerű szerkezetű, közepes minőségű, nagy darabszámú, szalagrendszerben jól gyártható eszközök **változtatás nélküli** előállítására törekedtek, amelyeket több feladatra alkalmaztak. **A szalagrendszerű tömeggyártás költséghatékony volt és kevés számú, magasan kvalifikált munkást igényelt, viszont ennek érdekében feladták a más hadviselő országokra jellemző folyamatos innovációt (félélévente új típusváltozat kibocsátása) és megelégedtek egy összességében közepes minőségképességű alapharckocsi-típus gyártásával.**

A világháború folyamán gyártott amerikai alapharckocsi változatai

4. sz. táblázat

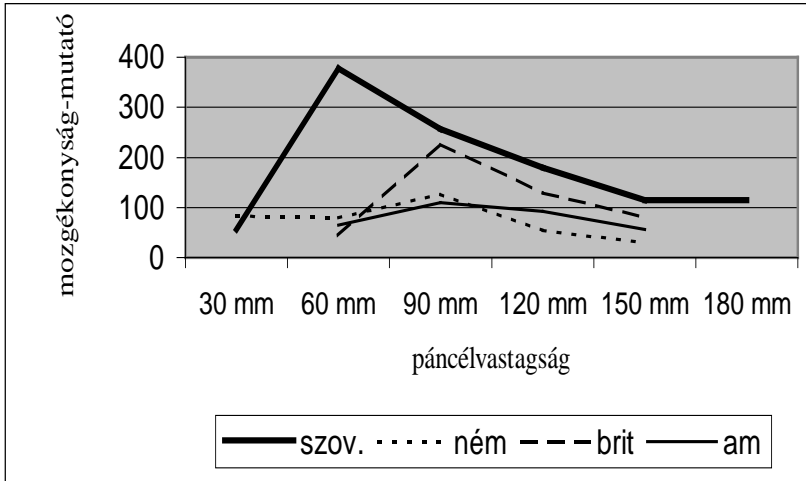
típus	M 4 A1	M 4 A2	M 4 A3	M 4 A3 E2
löveg	75 mm	75 mm	76 mm	76 mm
tömeg	30,7 t	33 t	33 t	37,5 t
motor teljesítmény	400 LE	450 LE	500 LE	500 LE
tömeg/teljesítmény	11,5 LE/t	13,6 LE/t	15,1 LE/t	13,3 LE/t
hatótávolság	150 km	193 km	150 km	120 km
sebesség	38 km/h	42 km/h	45 km/h	35 km/h
mozgékony-sági mutatószám	65	110	102	56
motor típus	Otto	Dízel	Otto	Otto
páncélvastagság	57 mm	76 mm	76 mm	160 mm
torony páncél:	öntött	öntött	öntött	öntött

3. A védettség különböző mértékéhez rendelt mozgékony-ság-mutatószámok elemzése

Az 1. ábra alapján összevethetjük a különböző hadviselő államok harcokcsitípusainak mozgékony-ság-mutatóit a védettség (páncélvastagság) fejlődésének különböző állomásainál. A különböző harcokcsi-építési-stratégiákat a mozgékony-ság-mutatószámok nagysága szerint ábrázoltuk.

*A vizsgált nemzetek harckocsijai mozgékony-ság-mutatós-
zám értékei a páncélvastagság függvényében*

1. számú ábra



A legnagyobb összegzett mozgékony-ságot a **szovjet harckocsítípusok** érték el, mivel itt az öntvénytechnológia és a páncélhegesztés alkalmazása magas védettségi szint mellett alacsony fajlagos tömeget, ugyanakkor az alumínium hengeröntvénynek köszönhetően a nagy lökettérfogatúra épített dízel-motorok is megfelelően magas teljesítményt biztosítottak. Habár a nehézharckocsik páncélvédettségi szintjén a szovjet harckocsik mozgékony-sága is csökkent, az mégis mindenkor a többi hadviselő fél eszközeinek mozgékony-sága felett maradt.

Figyelemre méltó a **brit harckocsik** mozgékony-sága. A britek – megfelelő teljesítményű dízel-motor hiányában - nem értek el kielégítő eredményeket a dízelesítés területén, így ezt az irányvonalat feladták. A mozgékony-ság – a rövidebb hatótávolságot garantáló benzinmotorok és a síklemez páncélzat alkalmazása ellenére is – az egész védettség tartományon viszonylag magas szinten maradt. Ennek oka az volt, hogy a lehető legkönnyebb szerkezetű és legjobb hatásfokú benzinbefecskendezéses motorkonstrukciót alkalmazták, illetve az, hogy a 100 mm feletti páncélvédettség-tartományon (Centurion) visszatértek az öntvény torony alkalmazásához, illetve bevezették a döntött síklemez homlokpáncélt. A brit harckocsik magas szintű mozgékony-ságában jelentős szerepet játszottak a megfelelő futómű-konstrukciók is.

A *német harckocsiépítés* módszerei a többi hadviselő országhoz képest viszonylag konzervatívnak mondhatók. Habár egyes részletek – mint az Olvar félautomata váltók, a rádióberendezések és az optikák – magas műszaki színvonalat képviseltek, a páncéltest és az erőforrások területén viszonylag alacsony szintű maradt az innovatív tartalom és a technológiai színvonal. A legmagasabb szintű mozgékonyt a Párduc harckocsinál érték el, mivel ennél a típusnál következetesen alkalmazták a döntött páncélzatot, így alacsony szinten tartották a tömeget. A döntött páncélzat elvét a továbbiakban feladták, öntvénypáncélt és harckocsi-dízel-motort nem fejlesztettek, így a védelem növekedésével a német harckocsik fokozatosan elvesztették mozgékonyt.

Említésre méltó még az *amerikai harckocsi-építésnél* következetesen alkalmazott öntvény-technológia, amely a torony mellett esetenként a harckocsitest egyes részeire, illetve egészére is kiterjedt. Részben ez – és a magas költségű, kedvező fajlagos teljesítményű repülőgépmotorból átalakított erőforrások alkalmazása – volt az oka annak, hogy a mozgékonyt viszonylag magas szinten tartották. Figyelemre méltó, hogy a repülőgépmotorok mellett a legnagyobb mozgékonyt-értéket a dízel-motoros harckocsi-típusnál érték el. Az, hogy a legalacsonyabb mozgékonyt-értékeket az amerikai harckocsik mutatták, főként az elavult futómű-konstrukcióból fakadó kis sebességnek és a harcászati elvekből fakadó kis hatótávolságnak tudható be. Az amerikai harckocsik tömegvédelem és tömeg-teljesítmény aránya ugyanakkor kedvező volt, ami a dízel-motoroknak és az öntvénytechnológia alkalmazásának egyaránt be-tudható.

Összegzett következtetések

Az 1. ábra alapján kimutatható egy hozzávetőleg 100 mm-nél megjelenő páncélvastagság határ, amelyet követően a mozgékonyt-mutatószám értékek csökkenni kezdenek. Ennek a tendenciának a számot-tevő mérséklése csak dízelmotor és öntvénytechnológia alkalmazásával vált lehetővé. A nehézharckocsi építésénél jelentkező igazán ez a probléma, ahol átlépték a 100 mm-es páncélvastagságot és fenn állt a futómű-terhelés és mozgékonyt szempontjából kritikus 40-45 tonnás tömeg-határ átlépésének veszélye.

A dízel és öntvény technológiával kapcsolatban *több eltérő stratégi-át* figyelhetünk meg. A *szovjetek* korán elkezdtek ezek fejlesztését, és – harckocsikkal kapcsolatos haditechnikai fejlesztéseik egyik meghatá-rozó elemeként – végig ezeket a technológiákat alkalmazták. A *britek* is

korán elkezdtek a dízel és öntvény technológia bevezetését, de - az adódó technológiai problémák következtében – elálltak tőlük és visszatértek a jól bevált Otto-motorokhoz és síklemez páncélhoz. Ugyanakkor – a jó hatásfok, kis tömeg és nagy teljesítmény érdekében – egy, az átlagosnál jóval magasabb technológiai színvonalon álló Otto-motort építettek be a harckocsikba és a síklemez-páncélzattal is csak olyan tömeghatárig mentek el, hogy még kedvező maradjon a tömeg-teljesítmény arány, illetve hogy alkalmazható legyen a magasfokú mozgékonytárolást biztosító korszerű futómű-konstrukció. Az **amerikaiak** – hasonlóképpen a britekhez – műszaki kompromisszumok (több öntött páncéltest rész összehegesztése) és magas költségű technológiák (költséges mechanikus feltöltő) alkalmazásával megoldást találtak mindkét területen. A **németek** az öntvénypáncélok területén alig mutattak fel eredményeket, emellett késve kezdtek el a dízel-fejlesztési programot, amelynek az 56-70 tonnás harckocsitömegeket figyelembevéve a szükséges teljesítménykategóriában sikerrel aligha volt esélye. *Összességében a szovjet stratégia tehát sikeresnek bizonyult, az amerikai az igények tükrében ugyancsak sikeresnek tekinthető, a brit esetenként problematikusnak, a német pedig elhibázottnak nevezhető.*

Jó harckocsi dízel-motort csak az amerikai és a szovjet gyártóknak sikerült előállítani a világháború során.

A harckocsi páncéltest gyártásában igen fontos szerepet játszó öntvénytechnológiát az amerikaiaknak, de leginkább a nehézharckocsikat építő oroszoknak sikerült alkalmazni.

A **németek lemezpáncél-benzinmotor** megoldása az alacsony innovációs szint és a konstrukciós elvek következetlen alkalmazása miatt elbukott, az ott kialakult műszaki megoldások (merőleges síklemez torony, karburátoros benzinmotor, átlapolt futógörgők) nem öröklődtek át a háború utáni korszerű harckocsikra.

A dízeltechnika és öntvénypáncél területén többségében a szovjet harckocsiépítésben elért eredmények - az ISZ-3 nehézharckocsi megoldásain keresztül, brit közvetítéssel – öröklődtek át a korszerű harckocsikra⁶⁸.

⁶⁸ Conqueror nehézharckocsi követelményrendszere és kialakítása: torony, löveg, futómű. Bombay – Gyarmati – Turcsányi: Harckocsik 1916-tól napjainkig, Zrínyi, Budapest, 1999. 193. o.

Felhasznált irodalom:

1. A harmadik birodalom hadviselése. *Hajja és fia* könyvkiadó, Debrecen, 1996.
2. A második világháború története 1939-1945. *Zrínyi Katonai Kiadó*, Budapest, 1963.
3. *Bombay – Gyarmati – Turcsányi*: Harckocsik 1916-tól napjainkig, Zrínyi, Budapest, 1999.
4. *Grecksó, B. G. (főszerk.)*: A második világháború története 1939-1945. IV. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1977.
5. *Jurek Aurél*: Belsőégésű motorok. Tankönyvkiadó, Budapest, 1961.
6. *Kalmár – Kováts – Stukovszky*: Turbómotorok és más feltöltő rendszerek. K&Z Motor Bt., Budapest, 1994.
7. *Matthew Hughes – Chriss Mann*: A Párduc harckocsi. Hajja és fiai könyvkiadó, Debrecen, 2000.
8. *Polinszky Károly (főszerk.)*: Műszaki Lexikon Akadémiai Kiadó, Budapest, 1970.
9. *Poór István (szerk.)*: Harckocsik és páncélozott járművek típuskönyve. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1980.
10. *Roger Ford*: A Sherman harckocsi. Hajja és fiai könyvkiadó, Debrecen, 2000.
11. *Roger Ford*: A Tigris harckocsi. Hajja és fiai könyvkiadó, Debrecen, 2000.
12. *S. Hart - R. Hart*: A II. világháború német páncélosai. Hajja és fiai könyvkiadó, Debrecen, 1999.
13. *Schmidt László*: Sd. Kfz. 171 Pz-V Panther harckocsi. Haditechnika, 1998. évi 1. szám.
14. *Szabó József (szerk.)*: Repülési lexikon. Akadémia Kiadó, Budapest, 1991.
15. *Szabó Péter – Számvéber Norbert*: A keleti hadszíntér és Magyarország 1941-1943. Püedlo kiadó, Budapest, 2001.

16. *Szkacsko – Szergejev – Belonovszkij – Siskin – Marjutyin – Vaszilijev*: Harckocsik és harckocsicsapatok. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1982.
17. *Terplán Sándor*: Gépjárműtechnikai zsebkönyv Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1963.
18. *Tim Bean – Will Fowler*: Szovjet harckocsik a II. világháborúban. Hajja és fiai könyvkiadó, Debrecen, 2004.
19. *Vas Attila*: Belsőégésű motorok az autó és traktortechnikában Mezőgazdasági Szaktudás kiadó, Budapest, 1997.

FOLYÓIRAT SZEMLE

A NÉMET FEGYVERES ERŐK ANYAGI BÁZISÁNAK ÚJ LOGISZTIKAI RENDSZERE ÉS MOZÓ LOGISZTIKAI ERŐI

Lits Gábor¹

I. AZ ÚJ LOGISZTIKAI RENDSZER

A fejlett világ fegyveres erőinél, így a német fegyveres erőknél is, a fegyveres erők alkalmazásában bekövetkezett változások vezettek a logisztikai támogatás keretfeltételeinek megváltozásához és mindezek összességében megkövetelik egy új logisztikai rendszer kialakítását a Bundeswehrről. Ennek a rendszernek olyannak kell lennie, hogy képes legyen a logisztikai biztosítást rövid előkészítési idő után, területi korlátozás nélkül, fenyegetettség vagy harctevékenység esetén a világ bármely pontján teljesíteni. Ebből kiindulva meg kell teremteni az előfeltételeit a különböző teljesítményhordozóknak a Bundeswehren kívül is, egy egységes rendszerbe történő integrálásához.

Ezen követelményeknek megfelelő átalakítás a német haderőben **2000-ben megkezdődött**, jelenleg folyamatban van, várható befejezése 2010-re tervezett. A 2000 évi dátum egy teljesen új koncepció folyamat kezdetét, a **Bundeswehr logisztikai** rendszerének alapvető megváltoztatását jelenti. Az új rendszerű logisztikai biztosítás a Bundeswehr egészére és kapcsolódó területeire is kiterjed, folyamatosan és következetesen kerül végrehajtásra. **A teljesítendő feladatok komplexitása megköveteli egy teljesen új, korszerű és nagyteljesítményű információs technológia bevezetését és alkalmazását is.** Ennek kell a szükséges információváltást a különböző vezetési szintek katonai szervezetei és a katonai szövetséges rendszerek, valamint a gazdasági partnerek között egy átfogó logisztikai rendszer keretében biztosítani. A logisztikai szükséglet célirányosan, minimális energia és időráfordítással kerül készletezésre és biztosításra. A szükséges eszközöket előrelátóan kell tervezni, súlyponttal a logisztikai biztosításra, ugyanakkor biztosítani kell a gyors változtatás lehetőségeit is.

¹ Dr. Lits Gábor nyá. alezredes.

A Bundeswehr logisztikai rendszerének átalakításához szükséges koncepcionális bázist, a 2001-ben kiadott, a „**Bundeswehr logisztikája**” című, részkoncepcióval teremtették meg. Ez az elgondolás rögzíti a Bundeswehr logisztikájának az alapjait, meghatározza az együttműködést a katonai szervezetek között, a multinacionális szervezetekkel és a gazdasággal, rögzíti és meghatározza a mindenkor elvégzendő feladatokat.

A Bundeswehr egységes rendszere

A logisztikai támogatást, a vezetés, erők, eszközök és eljárások vonatkozásában, a haderőben egységes rendszerben, a bázis és a bevetési (harci) logisztika, a területi védelmi igazgatóság, a kereskedelmi, piaci gazdaság, valamint a nemzeti és multinacionális ügynökségek biztosítják, szolgáltatják. A logisztikai biztosítást a „*vendéglátó országok*” (Host Nation Support)² és a szövetségesek, mindenekelőtt a **harci és bázis logisztikát**, a helyzet függvényében kiegészíthetik. A logisztikai teljesítmény szolgáltatás új minősége a bázis és alkalmazási logisztika magas fokú rendszerkapcsolata.

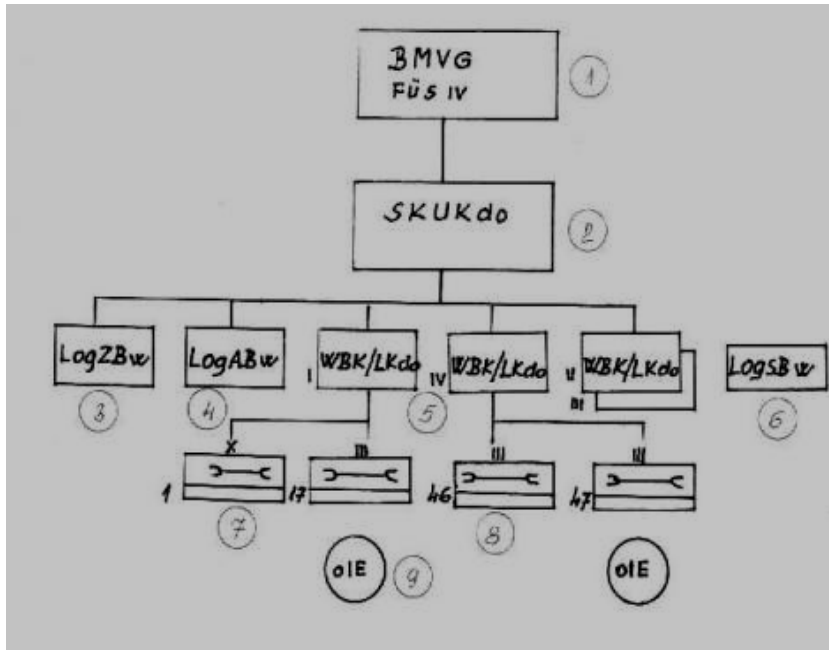
A Harci Logisztika magába foglalja a fegyvernemek és a Bundeswehr központi egészségügyi szolgálatának szerves logisztikai erőit és eszközeit, valamint a mindenkori fegyverrendszerek logisztikájának kiegészítő elemeit.

A Bázis Logisztika magába foglalja a fegyveres erők által vállalt, részére megszabott és a váratlanul adódó (békemissziók) logisztikai feladatokra összefogott és létező logisztikai erőket, eszközöket és eljárásokat. Ez az összpontosítás lehetővé teszi a fegyvernemek és a Bundeswehr központi egészségügyi szolgálata számára is harci logisztikájuk feladatoknak megfelelő központi biztosítását.

A fegyveres erő bázisának új logisztikai struktúrája képezi az alapját a Bundeswehr Logisztikai Rendszerének és garantálja a mindenre kiterjedő átfogó logisztikai támogatást úgy békében, mint háborúban.

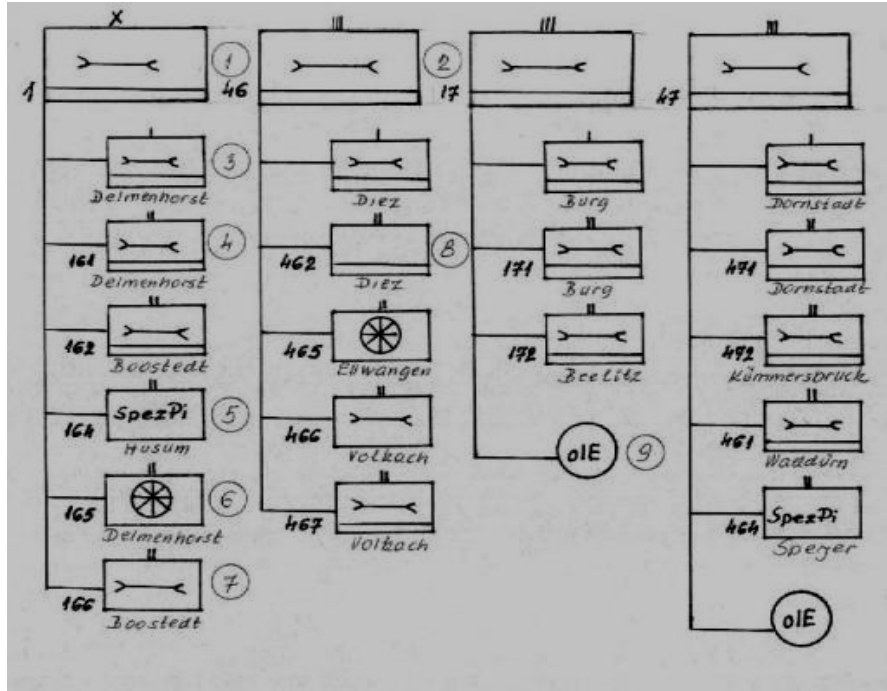
² Host Nation Support=Befogadó Nemzeti Támogatás.

A FEGYVERES ERŐK BÁZISÁNAK LOGISZTIKAI STRUKRÚRÁI



1. Szövetségi Védelmi Minisztérium
2. Fegyveres Erők Támogató Parancsnoksága
3. A Bundeswehr Logisztikai Központja
4. A Bundeswehr Logisztikai Hivatala
5. Területvédelmi/tartományi Parancsnokságok I-IV.
6. Bundeswehr Logisztikai Iskola
7. Ellátó javító dandár
8. Ellátó javító ezredek 17, 46, 47.
9. Helyhez kötött Logisztikai Intézet

A FEGYVERES ERŐK BÁZISÁNAK LOGISZTIKAI CSAPATAI (CÉLSTRUKTÚRA 2010-IG)



1. Ellátó javító dandár
2. Ellátó javító ezred (46, 17, 47)
3. Ellátó-javítószázadok (törzsszázadok)
4. Ellátó-javító zászlóalj
5. Különleges műszaki zászlóaljak (164, 464)
6. Szállító zászlóaljak (165, 465)
7. Szállító zászlóaljak (166, 466)
8. Utánpótló zászlóalj (462)
9. Helyhez kötött logisztikai intézetek

Fegyveres Erők Támogató Parancsnokság Logisztikai osztálya (G4)

A Fegyveres Erők Támogató Parancsnokságán belül a G4 Logisztikai osztály kettős feladatot képvisel, lát el. Logisztikai osztályként, mint a Támogató Parancsnokság szakmai parancsnokságának többi szakterületi osztálya, felelős a fegyveres erők békében és háborúban történő logisztikai támogatásáért valamint a „Fegyverkezés és Logisztika” fő folyamatában felelős a logisztikai szerkezet legcélszerűbb kialakításáért. G4 osztályként, mint a többi vezérkari osztályok, felelős a parancsnokság hatáskörébe tartozó csapatok, szolgálati helyek anyagi bevetési készenlétéért és túlélőképességéért.

Az osztály, öt bázislogisztikai részlegével, felelős a bázis- és harci logisztika közötti és más jellegű feladatok esetén a gazdasággal történő együttműködésért. Tervezi, szabályozza, irányítja és ellenőrzi a bázislogisztika erőit és eszközeit, valamint a hasznosítható kisipari anyagi eszközöket. Együttműködve más katonai szervezetekkel azok szabad logisztikai kapacitásait is bekapcsolja a Bundeswehr logisztikai rendszerébe.

Továbbiakban kidolgozza a kívánatos elgondolást, valamint az alapokat, a fegyveres erők vezérkara IV. osztályának javaslatai alapján, a Bundeswehr logisztikájának továbbfejlesztéséhez, meghatározza a megfelelő szervezeti kereteken belüli felelősségi határok kiterjedését, parancsokat, utasításokat ad ki a különböző logisztikai feladatok végrehajtására, közreműködik a fegyveres erők bázisának fegyverkezési tervezésében.

Az osztály a Bundeswehr logisztikájának ellenőrzési rendszerébe központilag be van kapcsolva. Meghatározza, egyeztetve a megfelelő szervezeti szakterületekkel, az állandó és operatív célokat, azokat rögzíti és valamennyi szervezetnek időarányosan, felelősségi szintjüknek megfelelő mértékben rendelkezésre bocsátja. Ezenfelül a többi szervezeti elemmel együttműködve értékeli a Bundeswehr mindenkor logisztikai helyzetét, állapotát és az átfogó, mindenre kiterjedő logisztikai információkat és értékeléseket hasonló módon, a szinteknek megfelelően rendelkezésre bocsátja.

A bevetési (harci) logisztika kialakítása, az operatív logisztikán belül, a tervfelelősségi irányelveknek megfelelően történik. Ide tartozik az interfész által támogatott bevetési logisztika, a multinacionális logisztika, a logisztikai bázis kisipari, kisüzemi teljesítményei belföldön és az alkalmazási területen létrehozott logisztikai bázison.

A Bundeswehr logisztikai központja

A Bundeswehr logisztikai központja, mint a fegyveres erők központi logisztikai szolgáltatója, felelős a fegyveres erők valamennyi logisztikai teljesítésének központi tervezéséért. Ez érvényes úgy az alkalmazásokra (harctevékenység), mint a békeüzemre (békekiképzés) és független a forrásoktól, amelyek a teljesítményt szolgáltatják, teljesen mindegy, hogy katonai, kisipari, kereskedelmi vagy éppen vendégnemzet szolgáltatja.

A központ feladata valamennyi katonai szervezet anyagellátásának a megtervezése. Irányítja a fegyveres erők és a haderő bázis javító kapacitását és azok igénybevételét, kidolgozza és irányítja a közlekedésre és szállításra vonatkozó igényeket úgy belföldön, mint külföldön, de világméreteken is.

A nyersanyag felhasználás optimalizálására a logisztikai központban a katonai és kisipari teljesítményszolgáltatók katonai irányítás alatt együttműködnek. A logisztikai centrum ezáltal a feladatokat egy katonai polgári együttműködési modell segítségével, egy központi katonai intézmény keretein belül, a fegyveres erők bázisának teljes szférájában előre jelezheti. Ez egy központi „*kapcsolattartó állomás*” a logisztikai feladatok végrehajtásának területein, valamennyi felhasználó számára.

A logisztikai központban korszerű eszközök, módszerek és eljárások állnak rendelkezésre – különösen, ha majd az új információs technológiát és az ahhoz szükséges kommunikációs hálózatot is bevezetik. Ezzel fogják majd az eddig használt számos logisztikai hálózatot egy egységes rendszerbe összefogni. Ennek segítségével lehet az operatív alkalmazásokat, minőségellenőrzést, a költségek átláthatóságát, és a teljesítés gazdaságosságát a legjobb határfokon végrehajtani vagy legalább is az eddigi tevékenységet jelentősen javítani.

2005 októbere óta a logisztikai központ egyfajta *köztes állapotot* tölt be. A parancsnokság, a törzs és néhány osztály: „*Anyagi készletlánc kezelés*” (Supply Chain Management), „*Karbantartás és gyártás*”, „*Haditengerészeti anyagi tervezés, készletezés*”, „*Közlekedés és Szállítás*” már **Wilhelmshavenben** álmásoznak. A „*Szárazföldi erők anyagi tervezése*”, és a „*Légierő anyagi tervezése*” osztályok vannak még **Bad Neuenahrban** és **Kölnben**. Mindkét osztályt Wilhelmshavenbe telepítik és ezt követően ők is beolvadnak az új „*Bundeswehr tervezés*” nagy lapjába.

Később az egész területet lefedő „*Szabvány számítógépes alkalmazási programcsalád*” (SASPF)³ bevezetésével és az eddig alkalmazott régi, elavult eljárások teljes leváltásával kell a **Logisztikai Központnak** célstruktúráját **Wilhelmshaven** helyőrségben bevezetni. A területen tehát egyenlőre egy képviselő marad fenn nyolc vezérlő hellyel.

A Logisztikai Központ nagy teljesítményű vezérlő elvet dolgoz ki a Bundeswehr logisztikai folyamataira. Ebbe szorosan beletartoznak a kisipari teljesítések is. Az anyagi készletlánc-kezelés feladat előrejelzése a SASPF lépésenkénti bevezetésével és más technikai fejlesztésekkel jelentősen javulni fog. Az anyagi készletlánc azért különösen fontos, mert ez, átfogóan szemlélve, az egész logisztikai folyamatláncot bemutatja, valamennyi anyagával, minden teljesítményével és információ folyamatával együtt.

A Bundeswehr logisztikai hivatala

A Bundeswehr Logisztikai hivatala feladatrendszerét tekintve a fegyveres erők bázisának „*fegyverkezési és felhasználási hivatala*”, a Bundeswehr logisztikájának „*Információs technológiai támogató intézménye*”, és a szövetségi állam „*katalogizáló hivatala*”, **Sankt Augustin** és **Siegburg** helyőrségekben került elhelyezésre. Komplex logisztikai szolgáltatója a Bundeswehrnek, de partnere az iparnak és a kisipari gazdaságnak is.

A fegyverkezési és felhasználási osztály viseli az *anyag felelősséget* a hadsereg főparancsnok képviselője és a fegyveres erők bázisának felügyelője felé. Ez a felelősség magába foglalja mindazon anyagokat, termékeket, amelyeket a fegyveres erők keresztmetszetileg felhasználnak, valamint azokat az anyagokat is amelyek kizárólag a fegyveres erők bázisán kerülnek felhasználásra. A fegyverkezési és felhasználási osztályvezető, fegyverkezés vonatkozásában egyúttal a fegyveres erők bázisának meghatalmazottja. Ő gondoskodik arról is, hogy a csapatok számára biztosított anyagok minden szempontból megfelelőek legyenek.

A katalogizáló osztály rögzíti, nyilvántartásba veszi a különböző anyagok adatait. A katalogizálás ezzel hozzájárul ahhoz, hogy a különböző felhasználási anyagok készletezése nemzeti és nemzetközi vonatko-

³ Standard-Anwendungs-Software-Produkt-Familien= Szabvány számítógépes alkalmazási programcsalád.

zásban is a tényleges szükségletnek megfelelően a minimuma csökkenjen. Ezen kívül felméri a különböző ellátási cikkeknek: gépeknek, kezelési csoportoknak, egységeknek vagy készleteknek egy bizonyos rendszerbe való tartozását. Az interoperabilitás keretében ez a munka hozzájárul ahhoz is, hogy a logisztikai támogatás rendszere a **Bundeswehr** és a **NATO** fegyveres erők között lényegesen leegyszerűsödik.

Az adatfeldolgozást támogató és a logisztikai adatfeldolgozó osztályok illetékesek az adatfeldolgozásra a logisztika különböző területein. Ez mindenekelőtt az alábbi főbb területekre vonatkozik: műszaki technika, logisztikai adminisztráció (ügykezelés), logisztikai vezetés, szállítás és közlekedés, anyaggazdálkodás, üzemvezetés, fenntartás, termelés. A felhasználók számára és egyben segítésére egy szerviz központot hoztak létre. Az adatfeldolgozásban való együttműködés célja, egymás tevékenységének az erősítése és a SASPF bevezetésével hatékonyabb logisztikai biztosítás elérése.

A különleges anyagokat kezelő, felügyelő csoport fő feladata, a különleges anyagok katalogizálása mellett abban áll, hogy a lehető legrészletesebb, mindenre kiterjedő információkat szerezzen be mindenekelőtt a lőszergazdálkodás területeiről, annak kezeléséről, a veszélyes anyagok feldolgozásához. Ezeket, az információkat többek közt az alábbi ellátási, igénylési, kezelési, nyilvántartási katalógusokban jelentetik meg, mint pl. „*Vegyí anyagok*”, „*Egészségügyi anyagok*”, „*Lőszer*” stb. A **SASPF Bundeswehrbe** történő bevezetése után, a **Szabvány Alkalmazási Programcsoport**, a logisztika, fegyverkezés, infrastruktúra és környezetvédelem területeit fogja támogatni.

Területvédelmi Parancsnokságok

A jelenlegi I – IV Területvédelmi Parancsnokságok egyben a jövőbeni Területvédelmi/Tartományi Parancsnokságok, képviselik, felhasználják csapatszolgálati hatáskörben jelenleg és a jövőben is valamennyi logisztikai feladatra vonatkozó és szükséges logisztikai biztosítás kereteit és biztosítják mindenekelőtt az alárendelt csapatok, intézmények és szolgálati helyek anyagi készenlétét.

Az **I – IV Területvédelmi Parancsnokságok** „*Logisztika*” súlyponttal vezetik a **Haderő Bázis** nekik alárendelt logisztikai erőit. A fegyveres erők parancsnokságának javaslatai alapján a saját **G4** osztályukkal irányítják, vezetik többek közt a készenlétét és együttműködését a felszerelt és kiképzett logisztikai bevetési erőknek vagy a kijelölt kontingen-

seknek. Az alárendelt csapatokkal, intézményekkel, szolgálati helyekkel hozzájárulnak a következő (folyamatos) ellátásához a harcoló csapatok számára.

Mozgó Logisztikai Csapatok

A fegyveres erők bázisa mozgó logisztikai csapatainak új irányítási rendszerével és azzal összefüggésben alapüzemű feladatok alól történő mentesítésével egy strukturális hiány kerül elhárításra. A Bundeswehr alkalmazásának támogatásában egy békeorientált logisztikájú szakcsapatnak, egy bevetés orientált fegyveres erők logisztikai rendszerébe történt bevonásával, egy következetes és szükséges lépés kerül végrehajtásra. Általuk a Bundeswehr logisztikai rendszere a belföldi logisztikai bázisról a mindenkori alkalmazási térségig meghosszabbodik, miután a fegyveres erők bázisának mozgó logisztikai csapatai abban a helyzetben vannak, hogy ott pl. a feladatnak megfelelő bevetésközpontú bázist képesek létrehozni.

A logisztikai csapatoknak a fegyveres erők bázisában történő összefogása lényeges alkotóeleme a fegyveres erők bevetési képességének a javításában. A szükséges átalakítás befejezésével a logisztikai biztosítás a teljes alkalmazási spektrumban lehetségessé válik.

Helyhez kötött logisztikai intézmények

A fegyveres erők bázisa 2002-ben összesen 109 helyhez kötött logisztikai intézményt vett át, ebből 100 raktár/tároló és kilenc anyagellátó intézet volt. A raktárak tárolókapacitása mintegy 2,3 millió köbmétert tett ki. Az anyagellátó intézetek ebben az állapotban kb. 2,5 millió munkaórát teljesítettek. Ezekben, az intézményekben kb. 2.700 katonai és kb. 9 400 polgári személy tejesített szolgálatot, illetve került alkalmazásra.

A helyhez kötött logisztikai intézmények átszervezésével és optimalizálásával, az új telephelyek eldöntése után, a logisztikai szükséglet és gazdaságossági kritériumok alapján a raktárak és anyagellátó intézetek kapacitását a szükségletnek megfelelően redukálják és a szolgálati, valamint alkalmazotti helyeket is ehhez igazítják.

A célstruktúrában a következők kerültek eldöntésre:

- tizenegy anyagraktár tizenkettő alárendelt telephellyel;
- hat lőszerraktár tíz alárendelt lőszertárolóval;

- egy üzemanyag tároló és
- három üzemi telephely anyag megóvásra és fenntartásra.

Ebben a célstruktúrában az ellátó és kiképző központok vezetési szintjei kimaradnak. A raktár, tároló és üzemi telephelyek közvetlenül a fegyveres erők bázisa logisztikai ezredének alárendeltségébe kerülnek. A raktárak tároló területe kereken 1 millió négyzetméterre csökken, és a szolgálati helyeket (személyi állomány) is – a jövőben 500 katonai és 4.700 polgári – ehhez igazítják.

A Bundeswehr logisztikai iskolája

Az átalakítás hátterében folyamatban van a Bundeswehr iskola rendszerének az újjászervezése is. Előtérbe került a **Bundeswehr** logisztikai iskolájának, *mint alap kiképző helynek* a felállítása, a logisztikai képességek, készségek, ismeretek kiemelt jelentőségű, központosított, összehangolt oktatása érdekében, elsősorban a haderő bázis logisztikai csapatai valamennyi alárendeltjének hallgatói számára.

Ebben kifejeződik a fegyveres erők bázisának felelősségtudata is a Bundeswehr fegyverzet/logisztika fő irányvonalon belül a logisztika, mint nagyon fontos részterület irányába. Ez a felelősség tudat magába foglalja a logisztikát békeüzemben és háborúban egyaránt. Az alapfeladatokra történő koncentráció jegyében 2005. július 1-vel a hadsereg utánpótló iskoláját áthelyezték a haderő bázisába és alárendelték a fegyveres erők hivatalának. 2006. október 1-én beolvasztották a **Bundeswehr** logisztikai iskolájába, ahol 2007. július 1-ig kidolgozzák az új tanmenetet. 2007. október 1-ig az átszervezés befejeződik a logisztikai iskolát áthelyezik **Garlstedt**be és megkezdődik az oktatás. Három külső oktatási helyet: **Plön** „*élelmezés, ellátás*”, **Fassberg** „*tábori üzem kiképzés*” és „*különleges műszaki kiképzés*”, valamint **Putlos** „*gyakorló központ*”, mint igen fontos gyakorlati kiképző helyeket alárendeltek az iskolának. Az új tanmenet felvételével a **Bundeswehr** logisztikai iskolája igen széles szakmai spektrumot fog képviselni. A központi kiképzési intézményben a logisztikai vezetőknek és felelős személyeknek is valamennyi logisztikai szakterületre vonatkozóan magas szintű továbbképzések kerülnek végrehajtásra. A tanítást és a vizsgáztatást a **Bundeswehr** elismert szakteknintélyei hajtják végre. Ugyancsak elismert szakemberek oktatják a különböző gépjármű vezetői oktató helyeken és **Bundeswehr** központi kiképző helyén is a veszélyes anyagok szállításával kapcsolatos elméleti és gyakorlati ismereteket. Időnként szakmai napokat és információs ren-

dezvényeket tartanak, melyek fő tartalma a logisztika feladatrendszerének tovább-fejlesztése és minőségének javítása.

A fegyveres erők bázisának mozgó logisztikai erői oldaláról nézve is a Bundeswehr logisztikai iskolája a fegyveres erők közös központi iskolájaként a jövőben jelentős részét képezi a fegyveres erők logisztikai támogatásának.

További kilátások, távlatok

A Bundeswehr jelenleg folyamatban lévő átalakításának keretében, a fegyveres erők bázisának logisztikai szolgálatát is az új feladatoknak megfelelően, hozzáigazítják, átrendezik. Az új irányvonalnak megfelelően mindenképp, az eddigi formájukban önálló erőként működő mozgó logisztikai erőket fogják 2008-ig megszüntetni, de ez által egy olyan teljesen új struktúrát teremtenek (meghalt a király, éljen a király), amely a bevetési feladatoknak, harci alkalmazásoknak a továbbiakban jobban megfelel. A fegyveres erők bázisának logisztikai erői és szolgálati helyei, tevékenységük, hatáskörük vonatkozásában a fegyveres erők teljes területére szétterítésre kerülnek.

Az átalakulás 2010- re tervezett befejezéséig, még egy bizonyos légtüres tér, illetve egy kettős hatalom az uralkodó, mivel az átalakulással egyidejűleg még a bevetési kötelezettségeket is, beleértve a NATO Response Force⁴ erőiben és az ENSZ csapataiban való részvételt is, teljesíteni kell.

Felhasznált forrásmunkák:

1. *Joachim Wolf mk.alez.:* a Bundeswehr logisztikai főtanácsosának elemző értékelése. Strategie und Technik 2006. június.
2. *Horst D Hübner mk. alez.:* A G4 logisztikai osztályon a „Logisztika továbbfejlesztési elgondolásának” a vezetője.Strategie und Technik 2006. március.

⁴ NATO Response Force =NATO reagáló erők.

II. A NÉMET FEGYVERES ERŐK BÁZISÁNAK MOZGÓ LOGISZTIKAI ERŐI

A fegyveres erők bázisának mozgó logisztikai erőit, célkitűzés, feladatok, eljárások, szerkezeti összetétel vonatkozásában – a fegyveres erők általános logisztikai rendszeréhez hasonlóan – mindenkor a változó keretfeltételekhez igazították és igazítják napjainkban is. A fegyveres erők bázisának új logisztikai rendszeréhez, szerkezetéhez hasonlóan, ahhoz kapcsolódva, annak részeként, a mozgó logisztikai erők is jelentős átalakuláson mennek át. Az átalakítási folyamatoknál messzemenően figyelembe veszik a szövetséges fegyveres erőknél és a többnemzetiségű kötelékeknél végbemenő átalakulási folyamatokat, igényeket, szükségleteket is. A cél: a támogatandó bevetésre tervezett, bevetést végrehajtó, saját és multinacionális erők, kötelékek, egységek, katonai szervezetek szükséges és megfelelő mértékű logisztikai biztosítása, támogatása honi területen vagy a világ bármely pontján.

A logisztikai erők eszközök és eljárások békeüzemben és bevetések során történő tervezését és irányítását a „*Bundeswehr Alapellátásának*” normatívái és irányelvei szabályozzák. Ezek a „*Logisztikai Részellátás*” és a „*Fegyveres Erők Továbbfejlesztésének Irányelvei*”. Ezek a dokumentumok rögzítik a hatásköröket, leírják a szükséges csatlakozásokat (Interfész)⁵ a bázis logisztika és a bevetési logisztika, a részfegyvernemek, szakcsapatok, katonai szervezetek között békeidőszakban és alkalmazások során, meghatározzák a szükséges, elégséges képesség profilokat. Leírják a logisztikai feladatok képviselőit, intézését, felügyeletét együttműködésben a multinacionális szervezetek erőivel és a gazdasággal, meghatározzák az egymás iránt, egymással szembeni felelősséget.

A fegyveres erők bázisán belül a „*bevetési logisztikai erői*” felállításának kezdete 2002. október 1. Ezek az erők azóta, hosszantartó külföldi bevetések során már komoly tapasztalatokat szereztek, honi területen és külföldön is megállták a helyüket, jelentős sikereket értek el. A **Bundeswehr** a NATO vezette békemissziókban jelentős csapatokkal vesz részt, lényeges erőkkel és tartósan vesz részt az EU által vezetett missziókban, része a NATO reagáló erőknek (NATO-Response-Force), ezek a tények

⁵ Interfész (Shnittsellen)=alegységek és a központi egységek közötti csatlakozás, amely lehetővé teszi az összekapcsolódást, együttműködést.

többszörösen aláhúzendók, kiemelendők. A fegyveres erők bázisa mindezekhez igen jelentősen járul hozzá.

Célok és tevékenységi folyamat a logisztikában

A bevetés orientáltság következetes elérése a legjellemzőbb ismertetőjegye jelenleg a Bundeswehrnek. Ez az irányultság olyan logisztikai struktúrát követel, amely lehetővé teszi, a bevetési területen lévő erőkkel és eszközökkel valamennyi feladat sikeres teljesítését – intenzív harci cselekmények körülményei között is. Ahol katonai nézőpontból indokolt és gazdaságilag vállalható realizálni kell az erők összpontosítását a „logisztikai nagy helyőrségek” megteremtését, továbbá a logisztika közelítését a kiképző és gyakorló központokhoz. A fegyveres erők folyamatos fejlesztése a már kijelölt úton az együttműködés következetes továbbfejlődését is eredményezi. A fegyveres erők bázisára további logisztikai feladatok és felelősségek hárulnak. A haránt irányú logisztikai feladatok összefogása a fegyveres erők bázisának bázis logisztikájában lehetővé teszi a fegyveres erők részeinek és a katonai szervezeteknek a bevetési logisztikájukra vonatkozó feladatok koncentrációját, magas szinten történő felügyeletét.

Logisztikai elgondolás

A logisztika teljes értékű hatása az anyagi bevetési készenlét biztosítására, valamint hozzájárulása az erők túlélőképességének biztosításához, csak a bázis és a bevetési logisztika rendszerének egységén keresztül valósítható meg, jut érvényre. Bevetések során a bázis és a bevetési logisztika erőit saját erőikkel is megerősítik. A logisztikai lánc az elveknek megfelelően törésmentes és folyamatos, a belföldi logisztikai bázistól az alkalmazási területen létrehozott logisztikai bázison keresztül, az előretolt logisztikai pontokig, adott esetben az egyes katonáig vagy fegyverrendszerig tart.

A békefenntartó műveletek logisztikai biztosítása vagy a hadsereg logisztikai erőin vagy a haderő logisztikai bázisán keresztül történik. A partner nem lemásolt képességeket bocsát rendelkezésre. Ez azt jelenti pl., hogy a különleges műszaki erőket a fegyveres erők bázisa veti be a tábor felépítésére és üzemeltetésére vagy pl. meghatározott szaktechnika megrendelése a hadsereg technikai eszközeihez a haderő javítóbázisán keresztül történik.

Béketeremtő műveletek, valamint a **NATO reagáló erők** kötelékeiben történő bevetések során, a résztvevő fegyveres erők, mindenekelőtt saját erőikkel biztosítják az első logisztikai támogatást. A következő ellátás a belföldi bázisról történik, a bevetési területen létrehozott logisztikai bázison keresztül, a telepített és szükséges csatlakozási pontokhoz.

A bevetési terület logisztikai bázisa a fegyveres erők bázisának logisztikai erőivel, eszközeivel, valamint azok vezetési elemeivel rendezkedik be. Folyamatos ellátást biztosít valamennyi bevetésben résztvevő erőnek, biztosítja a személyek és eszközök anyagi ellátását felvonuláskor és a kontingensek váltásakor, integrált és koordinált logisztikai biztosítást nyújt három irányba, beleértve a szövetséges erőket a többnemzetiségű együttműködés keretében, vezeti, irányítja a haránt logisztikai feladatokat a bevetési területen, biztosítja a következő ellátást.

A logisztikai bázis felállításánál, a logisztikai bázis berendezése és a felszerelések kirakásához szükséges pontosítani a telepítési helyet, a várható szükségletet, a hadműveleti, klimatikus, földrajzi, infrastrukturális keretfeltételeket. A bázist a résztvevő fegyveres erők, a katonai szervezetek működési területén belül kell berendezni és működtetni. Az itt telepített eszközök, anyagok a bevetett kontingensek valamint a szövetségesek igényeit szolgálják ki, azok ellátását biztosítják.

A fegyveres erők bázis logisztikája és az alkalmazott erők bevetési logisztikája közötti csatlakozást (Interfész) áthelyezték. A légierő, haditengerészet és a központi egészségügyi szolgálat logisztikai támogatásánál a csatlakozási pont a bevetett egységektől, illetve védőpontoktól hátrafelé kerül megvalósításra. A hadsereg erőinek logisztikai támogatása esetén a csatlakozási pont (Interfész) a dandártól hátrafelé kerül kiépítésre. Mindezekből adódóan **a haderő bázisa felé új kihívások adódnak, többek között olyan feladatok átvételéből adódóan, melyek eddig a hadsereg logisztikai erőinél kerültek végrehajtásra**, mint pl. az első készlet odaszállítása, a különböző ellátási javak biztosítása a dandár és a hadosztály csapatainak utánpótló pontjaihoz, a tüzérség, légvédelmi és műszaki csapatok magukkal szállított anyagai berakodásának támogatása, (több mint hat órás munkahely foglalás esetén), a nagyméretű géppark állandó készenlétben tartása. **Mindezen feladatokra az alapképességet azonnal, a megcélzott képességet a fegyveres erők bázisa mozgó logisztikai erőinek teljes átalakítása után, 2010- ig kell elérni.**

A fegyveres erők bázisának logisztikai dandárja és logisztikai ezredei

Németországban alapüzemben a **logisztikai dandár** és a **logisztikai ezredek** vezetése az **I. (1. logisztikai dandár és a 17. logisztikai ezred) és a IV. (46. és a 47. logisztikai ezred) Területvédelmi Parancsnokság** alá tartozik. A parancsnokság előljárója a **Fegyveres Erők Támogató Parancsnoksága**. *Az új struktúrában a fegyveres erők logisztikai bázisának mozgó logisztikai erői különböző mértékben ugyan de különleges feladatokra kerülnek bevetésre és ennek megfelelően felállításra.* Olyan „**Bevetésközpontú felszereléssel**”, eszközökkel rendelkeznek, amely a betervezett vezetési szinteken (logisztikai dandár/ - ezred, - zászlóalj) nagyteljesítményű irányító eszközökön keresztül, a teljes logisztikai támogatás területeire vonatkozóan biztosítja a vezetést, irányítást, koordinálást, bevetés, harci alkalmazás során a teljes felelősségi területen. Ez egy átfogó logisztikai helyzetinformációt, valamint egy pontos szükséglet előrejelzést igényel és tartalmaz. A teljes közlekedés vezérléséhez az alkalmazási területeken gyakran csak korlátozottan meglévő közlekedési vonalak miatt, a közlekedés és szállítás irányítására irányító központot kell létrehozni. Mindezen elvekből, feladatokból kiindulva meghatározták az alapüzemeltetés hatékonyságát, célirányosságát és a **Bundeswehr Logisztikai Központját** az „*one face to the customer*” (vásárlóval való szembenállás nélkül) elve alapján hatékonyan átalakították.

Nemzeti célkitűzés, egyben előírás, hogy **békefenntartó műveletekre** maximum öt alkalmazási térségben, lépcsőzetesen kialakítva egyidejűleg 14 000 katona vehető igénybe.

Ehhez a fegyveres erők bázisa részéről öt logisztikai zászlóalj van tervezve. Ezen kívül **békét kikényszerítő műveletekre** Németország **35.000 azonnal** bevethető magas harcértékű erőt tart készenlétben. Ez magába foglalja a NATO az Európai Unió és az ENSZ kötelekeiben vállalt német hozzájárulást is. A hadsereg logisztikai bázis ezekben is részt vesz.

Jelenleg valamennyi kötelék a „migráció” állapotában van. Ez a hadsereg bázis jelenlegi helyzetében tulajdonképpen átszervezést, áttelepítést, megszüntetést, megerősítést és újra történő felállítást jelent.

Egyidejűleg eleget kell tenni ugyanakkor a folyamatban lévő bevetési kötelezettségeknek a békemissziókban és a NATO reagáló erők kötelékeiben, amelyeket változatlan intenzitással teljesíteni kell.

1. Logisztikai dandár

A 16. Logisztikai ezredből *kialakított 1. Logisztikai dandárt, Delmenhorst logisztikai nagy helyőrségben, a Bundeswehr logisztikai iskolájának közelében, valamint a megszabott stratégiai képesség és követelmény érdekében állították fel.* A 2007-től megszüntetett **100. Logisztikai dandártól** két köteleket bevontak az állományába azért, hogy az új dandár minél előbb hadra fogható legyen. Az **1. Logisztikai dandár törzsével és az alárendelt 161. Logisztikai zászlóaljjal, jelenleg az egyetlen olyan csapatteste a fegyveres erők bázisa mozgó logisztikai erőinek, amelyik megfelel a békét kikényszerítő műveletekben való részvételre.** A két (a 161. és a 162.) **logisztikai zászlóaljjal**, súlyponttal a NATO reagáló erők logisztikai támogatását biztosítja.

A bevetésekben már gyakorlott **164. Különleges Műszaki zászlóalj**, igény és szükséglet vonatkozásában a táborokat építő és üzemeltető erőket erősíti. Különleges feladatokra, mint pl. tűzvédelem (tűzoltás) szervezettel külön csoportokba szervezik. A **166. javítózászlóalj**, a **6. Javító zászlóaljból** alakult (korábban a 100. Logisztikai dandár), végzi a gépjárművek és távközlő berendezések szaktechnikai anyagellátását, valamint a hadsereg szintű technikai eszközök logisztikai támogatását. A 165. Szállító zászlóalj új egységként történő felállításához, bevonják a felosztott **801 Szállítózászlóalj** (korábban 100. Logisztikai dandár) erőit és eszközeit.

17. Logisztikai ezred

A 17. Logisztikai ezred *mindkét zászlóalját a békefenntartó műveletek logisztikai támogatására készítették fel.* Az ezred a jelenlegi és az eddig működő szinte valamennyi békefenntartó műveletben részt vett és ezért széleskörű szakértő gárdával rendelkezik. Ezen kívül az ezrednek köztes struktúraként a **163. és 173. Ellátó Kiképző Központokat** alárendelték. Ez magába foglalja ezek kiképző századait, valamint a helyhez kötött logisztikai berendezéseit, a teljes észak német térségben.

46. Logisztikai ezred

A **46. logisztikai ezredet a Bundeswehr teljes feladatspektrumára vonatkozóan, a fegyveres erők közös műveleteinek logisztikai támogatására készítették fel.** A szakfegyvernemi zászlóalj mellett (**465. Szállítózászlóalj, 466. javítózászlóalj, 462. Utánpótló zászlóalj**), amelyek képesek többek közt a logisztikai alegységek és központi egységek közötti csatlakozás feladatait (Interfész) a gépesített vagy a légimozgékonyságú/légiszállítású dandárok mögött, a fegyveres erő közös hadműveleteinek keretében magas fokú intenzitással biztosítani, rendelkezik még az ezred a **467. Logisztikai zászlóaljjal** is.

A **46. Logisztikai ezred** esetében a fegyveres erők bázisa logisztikai erőinek átalakítása különösen jelentős.

47. Logisztikai ezred

A **47. Logisztikai ezred is köztes struktúrával rendelkezik. A 473. és a 463. Ellátó Kiképző Központokat alárendelték.** Ez magába foglalja ezek kiképző századait, valamint helyhez kötött logisztikai berendezéseit a teljes dél-német térségben. A **47. Logisztikai ezred** zászlóaljait elsősorban békefenntartó műveletek logisztikai támogatására készítették fel.

Az egységek képességei

A fegyveres erők bázisának *logisztikai zászlóaljai és különleges műszaki zászlóaljai* képesek a fegyveres erők logisztikai támogatására bevetésben (harc alkalmazásban) – időszakonként belső gyakorlatok és kiképzés során – alapüzemben különböző századtípusokban tevékenykednek. A kötelékek alapvetően harci alkalmazásra vannak felkészülve, de különböző feladatok végrehajtására modulrendszer alapján átalakíthatók.

A egyes *utánpótló századok* gondoskodnak a kijelölt ellátandó csapatrészek mindenféle anyaggal történő biztosításáról. Ez a tevékenység kiterjed valamennyi anyagfajta ki-be és átrakásától a különböző szállítójárműveken történő szállításig, beleértve a legnehezebb szállítójárműveket is.

A *javítószázadok három – négy technikai szakaszukkal* képesek a rendszeresített (alkalmazott) járművek, gépek és egyéb technikai anyagok

szakszerű javítására. Sokféle anyaggal vannak felszerelve (Leopard harcokosi, meleg levegőt előállító berendezések, kábelek, üzemanyagtöltő – szállító járművek stb.) gyakorlatilag minden olyan anyaggal, eszközzel, ami biztosítja a technika alkalmazását bevetés során. Vannak a **javitószázadoknál** olyan technikai eszközök, amelyek a légvédelmi és a tűzvédelmi anyagok javítására szolgálnak, ezek azonban kizárólag csak a fegyveres erők bázisának **javitószázadainál** találhatóak.

Az öt, ugyancsak a fegyveres erők bázisán lévő, **átrakó század** az alegységek és a központi egységek közti csatlakozást (Interfész) vasúton, közúton, légi úton és vízi úton építi ki. Egyidejűleg egy légi- és vízi kikötői átrakópontot képesek berendezni és üzemeltetni. „**Nagygép karbantartó csoportjukkal**” képesek a nagygép tartalékot üzemeltetni és a megelőző karbantartásokat elvégezni. Nagygép felszereltségük lehetővé teszi a Bundeswehnról rendszerben lévő valamennyi gép mozgását.

A **szállítószázadok** valamennyi áruféleség szállítására képesek különböző típusú és nagyságrendű gépjárműveikkel. A szállító járművek gerincét a változtatható rakodó rendszerű **MULTI** jármű család képezi. **(MULTI teherautókkal valamennyi konténer és egyéb szállítási feladat megoldható. A MULTI rendszer garantálja a különböző szállítási módokkal és eszközökkel a rendszeresített WLP-n⁶ a gyártótól, raktárakból valamennyi logisztikai síkon, szinten, az alkalmazási térségbe, a harcoló csapatok számára történő szállításokat. Szerző megjegyzése).** Külön jelentőségük van a konténer kamion változatoknak. Ezzel a fegyveres erők bázisán úgy számolnak, hogy a konténer belátható időn belül a legfontosabb szállítási segédeszköze lesz a stratégiai, de a harcászati szállításoknak is a bevetési terület logisztikai bázisához, de az előretolt logisztikai csomópontokhoz is. A szállító járművek skáláját üzemanyag szállítók, nehéz járműveket szállító transzportőrök és különböző speciális járművek teszik teljessé. Itt is a támogatandó egységekhez, kötelékekhez hasonló védelmi előírások, követelmények vannak meghatározva.

Az **utánpótló századok** biztosítják az egyes és tömeges fogyasztási javak utánpótlását. Részt vesznek az anyagok ki - és átrakásában, szállításában, és magában az anyaggazdálkodásban is. Képesek a légi erőhöz kapcsolódó anyagok szállítására, kezelésére is. Ehhez megfelelő szakértőkkel és tűzvédelmi szakemberekkel rendelkeznek. Az ellátás felöleli a

⁶ WLP= Wechselladerprianschen = változtatható szállítóplató.

bevetett kötelékek készletgazdálkodást, a pót- és csere alkatrészek valamint fogyóanyagok biztosítását.

A tábori századok helyhez kötött bevetés (tartózkodás) esetén felépítik és üzemeltetik a táborot. Ehhez rendelkeznek mindazon eszközökkel, anyagokkal és képességekkel, amelyek lehetővé teszik, biztosítják a bevetett erők biztonságos elhelyezését, megfelelő működését. Mindezekhez megfelelő műszaki géppark, tűzvédelmi eszközök stb. állnak rendelkezésükre.

Csővezeték építő, üzemeltető századok az alkalmazási területen a legkorszerűbb eszközökkel képesek üzemanyag tárolót építeni és az üzemeltetni. Az építésnél és üzemeltetésnél igénybe veszik az átrakó csapatok, illetve az érintett egységek utánpótló századait is. Jelenlegi helyzetükben 50 km hosszú üzemanyag csővezeték kiépítésére képesek.

A zászlóalj **törzs- és ellátószázadai** – a különleges műszaki zászlóalj kivételével – alapvetően a zászlóalj vezetésének a támogatására képesek. Kiépítik a vezetési eszközöket és a harcálláspontot, működtetik és biztosítják azokat. Továbbiakban támogatják a vezetést, biztosítják a zászlóalj logisztikai ellátását.

Átalakítás és pillantás a jövőbe

A Fegyveres Erők közös kezdeményezésének következetes követésével, a fegyveres erők logisztikai átszervezés terén is jelentős előrelépések történtek, egyre újabb és újabb elvárások kerülnek teljesítésre. Az átalakulás folyamatában azért mindig érvényesek azok a szabályok, hogy a logisztikai támogatást a megváltozott keretfeltételeknek megfelelően, előretekintéssel, megfelelő intelligenciával, összeegyeztetéssel és megfelelő prioritás biztosításával kell az egységekhez igazítani. A támogatást megfelelő mértékű, mennyiségű és minőségű anyagok kiválasztásával és készletezésével kell kiegészíteni.

A többnemzetiségű erők együttműködésének a jövőben még nagyobb jelentőséget kell tulajdonítani.

A fentiekben vázolt intézkedések végrehajtásával, a mozgó logisztikai erők átalakításával, a fegyveres erők bázisa új rendszerű, nagy teljesítményű szerkezeti elemmel rendelkezik, a harcbevetésre valamint a nemzetközi konfliktusok megoldására, válságok leküzdésére kijelölt egységek logisztikai támogatására. Az ezekből adódó megnövekedett kö-

vetelményeket, azokat kellő módon kell számításba venni, az erők mielőbbi teljes értékű hadrafoghatóságának biztosítása érdekében.

Felhasznált forrásanyagok:

1. Strategie und Technik 2006 március.
2. Strategie und Technik 2006 június.
3. Strategie und Technik 2006 augusztus.



Berakodás a CH-53 szállító helikopterbe



Konténer gépjárművek konvojban



Konténerrakodás a változtatható platójú MULTI szállító gépjárműre

TÁJÉKOZTATÓ – INFORMÁCIÓ

A KATONAI EGÉSZSÉGI ALKALMASSÁG

Varga István¹

Bevezető gondolatok

A modern emberréválás történelmi folyamatának mai ismeretében megalapozottan gondolhatjuk, hogy valamely emberi közösségi tevékenységre való alkalmasság elvének ösztönös – alapvetően az emberi együttműködésben gyökerező – „alkalmazása” már az ősemberi közösségekben mindennapos gyakorlattá vált. Az emberi szellemfejlődés történelmi időszakában – amelynek egyik csúcsa az antik görög kultúra –, Platónnál a „Politeia” című művében már megjelenik az alkalmasság elvének korai „tudományos” igényű megfogalmazása a következők szerint „... nincs két ember, akik születésüknél fogva tökéletesen azonosak lennének, hanem mindegyik különbözik a többitől képességei szerint és az egyik erre, a másik arra a tevékenységre alkalmas...”. Speciális esetektől (egypetéjű ikrek, klónok?) eltekintve, e megállapítás a XXI. századi tudomány fényében is helytálló.

Az alkalmasság elvének e korai tudományos igényű megfogalmazása egyértelműen és igen szakszerűen bizonyítja, hogy az emberi tulajdonságok és az emberi munkatevékenység jellege közti megfelelés, mint követelmény már a humán történelem korai időszakában tudatosult problémaként jelentkezett.

Az emberi nem társadalmi evolúciója során – annak legfőbb ösztönzőjeként ható munkamegosztási folyamatokban – szükségszerűen találkozott a „**megfelelő helyre a megfelelő ember**” követelményével. A probléma gyakorlati megoldására történelmileg igen változatos eszköztárat alkalmaztak. Az eszközök sorában fellelhetők az empirikus alapon nyugvó „**beválási**” törekvések, de ideologikus ihletésű szelekciós elvek is széles körben realizálódtak.

Az ember szocializációs folyamatában állandó elemként jelentkező kis- és nagycsoportos közösségek kialakítása során – a mai napig – ismer-

¹ Dr. Varga István nyá. orvos ezredes.

retes a próbaidő, a vallási közösségekben a noviciátus alkalmazása. Ugyanis mielőtt a közösség a jelentkezőt teljes jogú tagjaként befogadja, annak át kell esnie egy próbaidős időszakon, amíg morális-, fizikai- és szellemi adottságait, teljesítőképességét, jellemzőit, így a közösség által támasztott követelményeknek való megfelelést, tényleges „*alkalmasságát*” a közösség elbírálja.

Ezt a kiválasztási – beválási alkalmasság-minősítő módszert a modern alkalmasság-vizsgálati rendszerek is hangsúlyozottan alkalmazzák (véglegesítés előtti próbaidős szolgálat vagy alkalmazás). A természeti népek körében feltehetően már a történelem előtti koroktól kezdve a mai napig és egyes vallási felekezetek közösségeiben is közismert a férfivé avatási aktus, amely rituális előírások szerint próbára tette a közösség adott korú fiainak fizikai-szellemi teljesítőképességét. Ezek az aktusok egyfajta alkalmassági vizsgálatként is interpretálhatók. Logikusan felmerülő kérdés, hogy az alkalmasság elbírálásának „*kényszerét*” mi váltja ki? Megfelelő válasznak tekinthetjük, hogy a „*kényszert*” döntően az emberi társadalom kialakulásával járó, szükségszerűen egyre bővülő munkamegosztás motiválja. A társadalom, a kollektíva, a csoport tagja, mint egyed és vele relációban az önfenntartást szolgáló tevékenység, illetve a munka, mint követelmény a gyakorlat számára megoldandó problematikaként nagyon régen tudatosodott a társadalom fejlődése folyamán. A természetes (nemekhez, életkorhoz kötött), illetve az irányított munkamegosztás során a gyakorlatban a probléma kezdettől fogva a kiválasztás és részben az irányítás terén állandó feladatként jelentkezik ma is, és a jövőben is.

A probléma társadalmi szintű, szervezett megoldásának fokozódó kényszere az ipari forradalom kibontakozásához kapcsolható, amikor is a „gép-korszak” világméretű kiteljesedése már társadalmi szintű és méretű, szervezett és tudományos alapokon felépülő szabályozott alkalmasság-minősítő, illetve elbíráló, valamint beválasztási vizsgálati tevékenység elvi alapjainak a megalkotásához és gyakorlati megvalósításához vezetett.

Az alkalmasság fogalomköre

Az alkalmasság általános fogalmán valamely követelménynek (helyzetnek, időpontnak) való megfelelést értünk.

A követelmény-jelleg, mint meghatározó elem teszi érthetővé, hogy miért az alkalmasság megállapítása volt a központi és csaknem egyetlen téma – még a tudományos alapvetések korában is – úgyszólván a mai napig. Az alkalmasság elvének érvényesülése azt a törekvést fejezi ki, hogy

a különféle tevékenységeket (beosztás, foglalkozás, hivatás, életpálya stb.) a személyi és tárgyi adottságok megfelelése alapján kívánatos megválasztani, illetve a megfelelést fenntartani, fejleszteni.

A fogalmak szintjén – a gyakorlati konzekvenciák miatt is – határozottan el kell különíteni az alkalmasság fogalmát a képesség és a beválás fogalmától. **Képességen** ugyanis azoknak a személyiségbeli (érettség, egészség stb.) és intézményes (jogi, gazdasági stb.) adottságoknak az összességét értjük, amelyek a munkavégzés feltételeit, illetve lehetőségét definiálják. Funkcionális szempontból a szervezet működésének az a potenciálisan legmagasabb szintje, amellyel az egyén egy adott pillanatban egy meghatározott feladatot teljesíteni tud. A képesség az egyén oldaláról többnyire velünk született, vagy szerzett adottság bizonyos feladatok elvégzésére. A képesség, mint adottság [testi-lelki, alkati, öröklött tulajdonosság(ok), sajátosság(ok), tehetség, hajlam, érzék, készség stb.] az a pszichoszomatikus funkció, ami segít differenciálni az azonos iskolázottságú egyéneket, amikor a teljesítményüket értékeljük, és adatokat szolgáltatunk egy adott feladat ellátására való alkalmasság elbírálásához.

A megnyilvánulási területük szerint a képességek sokfélék lehetnek (intellektuális, érzékelési, motoros stb. képességek). Az általános funkciók, mint például a figyelem, vagy az ítélőképesség ugyanúgy képességnek számítanak, mint a különleges adottságok (pl. az ügyes rajzolás). **A képesség lényege a potencialitás.** A munkaképtelenség természetesen alkalmatlanságot jelent (és pedig abszolút alkalmatlanságot), ezzel szemben a munkaképes ember sok olyan feladatot el tud látni – valamilyen mértékben és minőségben –, amelyre nem alkalmas. A képesség alkalmassági értelemben vett használata kerülendő egyebek közt azért is, mert indokolatlan fejlődési optimizmust kelthet azáltal, hogy az alkalmasság és a képesség között csupán fokozati különbséget sugall, amelyet például fejlesztési tréningekkel ki lehet egyenlíteni.

A képességek vizsgálata történhet standard vagy meghatározott szempontok szerint uniformizált környezetben. Egy adott személy képessége és a teljesítménye közötti különbség a standard és az aktuális környezet közötti eltéréseket jellemzi.

A teljesítmény, mint kapcsolódó fogalom a képesség aktuális helyzetben, környezetben való megnyilvánulása, az egyén képességeinek aktuális kifejeződése, azaz, hogy az egyén a számára adott környezetben mire képes. A személyes faktorok mellett a környezeti, exogén faktorok hatásaitól is függ, mennyire tudja képességeit kifejteni, kibontakoztatni.

A téves fogalomhasználat esete az is, ha az alkalmasság és a beválás fogalmát keverik össze. A *beválás ugyanis a tapasztalatilag (empirikusan) valóra váltott, bebizonyosodott alkalmasságot jelenti*, amelynek kritériuma az időtálló, huzamos, eredményes és harmonikus munkavégzés, feladatellátás. Ezzel szemben *az alkalmasság mint prognózis, előrejelzés a valószínűség* (a lehetséges, a bekövetkezhető) *fogalmkörébe tartozik* és megállapítása éppen *a beválás valószínűségének a fokára irányul*.

Az alkalmasság kritériuma az ember és a munka (a feladat) megfelelése különféle tényezők komplex kapcsolatában nyilvánul meg. A megfelelés legfontosabb aspektusai az egészségi (szomatikus), a pszichológiai és a jogi megfelelés. Ezek szerint definiáljuk az egyes alkalmasságok fogalmát.

Az egészségi alkalmasság (beleértve a fizikai alkalmasságot, mint fizikai teljesítőképességet is) *az általános* (testalkat, izomerő, ellenálló képesség stb.) *és a speciális*, elsősorban idegrendszeri *adottságok és követelmények megfelelőségét jelenti*. Az egyes foglalkozásokban megkívánt megfeleléseket egészségi alkalmassági normák szabályozzák, elbírálása orvosi kompetencia.

A pszichológiai alkalmasság a pszichikai képességeket, adottságokat és a személyiség centrális jegyeit, funkcióit foglalja magába. Az egyes foglalkozásokhoz rendelt megfelelési követelmények (pl. tesztek, pszichofizikai vizsgálatok stb.) teljesítésének elbírálása pszichológusi feladat. *Az egészségi alkalmasság összesített (a szomatikus, a pszichikai és a fizikai alkalmasság együttesen) fogalmán azt értjük, hogy egy adott egyént szomatikus állapota, pszichikai és fizikai adottságai képessé teszi-e egy adott szakma, beosztás, vagy feladat tartós ellátására, egészségi állapotának károsodása nélkül*.

Az ember szomatikus és magasabb rendű pszichikai funkciói egymástól el nem választható integritásként működnek és így *az egészségi alkalmasság is integrált fogalom*. Ugyanakkor praktikus szempontból, az alkalmasság vizsgálatának módszertani aspektusából kiindulva beszélünk szomatikus (és tradicionálisan ezt nevezzük egészséginek), pszichikai és fizikai alkalmasságról. *A jogi alkalmasság feltételeinek két nagy csoportja a képzettségbeli és a jogszabálybeli megfelelés*. Elbírálása a munkáltató, illetve az általa megbízott szervezet, személy (humán szolgálat) feladata.

Az egészségi alkalmasság a valóságban integrált tulajdonság, mégis az alkalmassággal kapcsolatos alapfogalmak tisztázásakor ismételten rá

kell mutatni, hogy *az egészségi alkalmasság hármas aspektusának mindegyike módszertanilag, és a követelmények tekintetében is önálló*. Ez a megállapítás gyakorlati konzekvenciáiban azt jelenti, hogy bármely aspektusú alkalmatlanság – a másik kettő tökéletes alkalmassága esetén is – a munkába állítás tényleges ellenjavallatát jelenti (pl. valamely alkalmatlanságot okozó betegség utáni maradandó károsodás kiváló pszichológiai alkalmasság és tehetség ellenére is az egyén alkalmatlanságát jelenti).

Az elmúlt évtizedek folyamán az egészségi és jogszabálybeli alkalmasság elvei és azok érvényesülése, gyakorlata tekintetében lényegi vitákra nem került sor, mivel a fejlődést jelentő változások az elvi kereteken belül maradtak és általában racionálisak voltak.

Ami az egészségi és jogszabálybeli alkalmasság megállapításának módszertanát illeti, a módszerek viszonylag egyszerűek, gyakran evidensek, kevésbé problematikusak, szemben a pszichológiai alkalmasság fogalmi rendszerének és gyakorlati módszertanának kiépítésével, amelyet a differenciált és erőteljes kritikai megközelítés jellemez.

Az alkalmasság fogalmi környezetébe tartozó néhány alapfogalom

A szervezet és funkciói: a szervezet azon biológiai alkotóelemek összessége, amely az emberi egyed szomatikus, mentális és pszichikai meghatározottságát, működését biztosítják. A szervezet funkcióit alkotóelemei által realizált élettani (fiziológiai) folyamatok képezik, amelyek lehetővé teszik a külső és belső környezethez való alkalmazkodást és szükség szerint annak módosítását. A szervezeti funkciók összessége a szervezet működése, amely szomatikus, mentális és érzelmi funkciókat egyaránt integráns egységbe foglal.

Az egészségi állapot: a szervezet biológiai alkotóelemeinek és azok funkcióinak adott állapota, a szervezet élettanilag meghatározott működési szintje, amely az egyén képességeit, tevékenységét, közérzetét, szociális aktivitását alapvetően meghatározza.

Az egészségi állapot romlása: a szervezeti funkciók működőképességének belső (endogén) vagy külső (exogén) ok következtében létrejövő működőképességének csökkenése, illetve deformálódása.

Kóros egészségi állapoton: a szervezeti funkcióknak betegség, sérülés, rendellenesség miatt fellépő – az élettanilag elfogadottól eltérő – kedvezőtlen irányú megváltozását értjük.

Egészségkárosodáson: a szervezet morfológiai (makro és mikro bonctani) alkotóelemeinek, fiziológiai funkcióinak a normálistól, azaz az élettanilag elfogadott felépítésétől (struktúra), működési standardjaitól (funkció) való eltérő voltát értjük, amely hiány, csökkenés vagy deformáció formájában jelenik meg. A károsodás érintheti az értelmi (kognitív) és érzelmi (pszichikai) funkciókat is. Kóroktanukat tekintve kongenitális (genetikai, intrauterin ártalmak) anomáliák, betegségek, sérülések következtében alakulnak ki és az egyén képességeinek csökkenését okozhatják, tevékenységében gátolhatják, akadályozhatják. Az egészségkárosodás, mint azt már jeleztük strukturális, és funkcionális lehet. Mértékét tekintve lehet enyhe, közepes vagy súlyos, illetve ezek fokozatai, továbbá a lefolyás szempontjából átmeneti, tartós, progresszív vagy csökkenő, váltakozó vagy folyamatos jellegű, illetve reverzibilis (megfordítható) vagy maradandó (irreverzibilis).

Az egészségkárosodás nem azonos a kóros állapottal, de a kóros állapot megjelenési formáját képezi. Az alkalmasság elbírálásakor akár meghatározó tényező lehet, hogy a károsodott egyénnek gyakran megmaradnak, vagy kompenzatórikus mechanizmusokkal pótolhatók a feladatai ellátásához minimálisan szükséges képességek. Ez az egyik indoka a katonai szolgálatra való egészségi alkalmasság (továbbiakban: KEA) elbírálásában a különleges (egyéni) elbírálás (KLGs) alkalmazásának. Ez lényegét tekintve – a szakmai kautélák betartásával – az orvosi gyógyító szabadság analógja az alkalmasság megítélésében.

Az alkalmassági vizsgálatok gyakorlatában nem ritkán találkozunk egészségkárosodásokkal (fogyatékoságokkal ritkábban), mivel az egyének életük során – a kor előrehaladtával egyre gyakrabban – többkevesebb betegséget, sérülést vesznek át, és nem ritkák a különböző maradvány tünetek, működési (funkcionális) korlátozottságok, egyszóval a tartós és maradandó egészségkárosodások. A károsodások tárgyilagos értékelésében – a körelőzményi adatokra, a kórlefosyra, diagnosztikus és terápiás eredményekre egyaránt támaszkodva – alapvető követelmény az értékelt adatok (dokumentumok) hitelessége, kongruens volta, azaz el-
lentmondás mentessége.

A fogyatékoság: az egyén aktivitásának korlátozottsága, az a nehézség, amellyel az egyén a tevékenység végrehajtása során szembesül. A fogyatékoságokat csoportosíthatjuk egyes szervek szerint (látás-, hallás-,

mozgás stb.), illetve mértéke szerint (enyhe, mérsékelt, közepes, súlyos fokú fogyatékoság). A fogyatékoság és az egészségkárosodás nem azonos fogalmak. Ugyanis a betegség, a sérülés, az anomália szükségszerűen nem eredményez egészségkárosodást, illetve az egészségkárosodott egyén szükségképpen nem fogyatékos.

A fogyatékoság átmeneti (időleges), ha a háttérben húzódó egészségkárosodás a gyógykezelés, az orvosi rehabilitáció eredményeként megszűnik, vagy jelentéktelen mértékűvé csökken. Az átmeneti fogyatékoság az aktivitás ideiglenes korlátozottságával, a munkavégzés terén a munka-, illetve a szolgálatképesség időleges csökkenésével párosulhat. A tartós (végleges) fogyatékoság akkor alakul ki, ha a kóros állapot sem gyógykezeléssel, sem orvosi rehabilitációval tovább már nem javítható.

A rokkantság: a társadalmi munkamegosztásban való részvétel korlátozottsága, az adott egyénnek az egészségkárosodása, fogyatékosága miatt kialakult hátránya, amely őt súlyos mértékben korlátozza életkora, neme, gazdasági-, szociális- és kulturális tényezők által definiált tevékenységeinek végzésében.

Tevékenység: egy feladat elvégzése, az egyén cselekvése. A szervezet működésének egyéni aspektusát jelenti. A tevékenység akadályozottsága a fogyatékoság.

Részvétel: az egyén meghatározott élethelyzetbe való bekapcsolódása, az abban való közreműködése. Az egyén működésének társadalmi aspektusát tükrözi. A részvétel korlátozottsága a rokkantság.

A munkatevékenységgel, feladatellátással kapcsolatos alapfogalmak, amelyekhez az alkalmassági minősítések kötődnek

Szakképzettség: általában meghatározott életpályára, hivatásra, szakmai feladat ellátásra való elméleti és gyakorlati felkészültség. Magába foglalja a szakember mindazon ismereteinek, jártasságainak, készségeinek, képességeinek a meglétét, amelyek meghatározott munkatevékenység, foglalkozás gyakorlásához szükségesek.

Munkakör: a munkafolyamat, a tevékenység alapegysége, amely a munkamegosztás alapján elkülönül és meghatározza betöltőjének az elvégzendő feladatait, az azok ellátásához szükséges szakmai, egészségi, pszichikai és fizikai követelményeket.

Munkakörcsalád: a szakmacsoportok hasonló szintű munkaköreinek összessége, amelyekhez – a szakmai átképzés nélkül biztosított előmenetellel összhangban – a feladat-végrehajtás területein hasonló képzettségi követelmény, tudásszükséglet, felelősségi kör, hatáskör és terhelés társítható.

Beosztás: a dolgozó által betöltött munkakör, amelyhez meghatározott jog- és hatáskör, felelősség és kötelezettség, általános vagy speciális előmeneteli rend, valamint járandóság kapcsolódik.

Munkaköri követelmények: a munkakör (beosztás) betöltőjével szemben támasztott alkalmazási feltételek, azaz a jogi és az egészségi alkalmasság megléte.

Az alkalmassági fokozatok

Az alkalmasságnak különböző fokozatai lehetnek. Az alkalmasság fokozatai alapvetően a munkaadottságok és a személyi adottságok megfelelésének a mértékét, illetve a köztük megállapítható kongruenciát fejezik ki.

A megfelelés, mint összefoglaló fogalom azt fejezi ki, hogy az alkalmasság kritériumainak egyes összetevői milyen mértékben vannak összhangban a munkaköri követelményekkel. Az alkalmasság fokozata egzakt módon, számszerűen nem jellemezhető, de mivel a gyakorlatban fontos a megfelelés mértékének ismerete, ennek jelölésére mértékcsoportokat, mértékskálát használunk. A megfelelés fokozatát kifejező mértékskála az abszolút alkalmasságtól (optimális megfelelés, amely a beválást szükségképpen maga után vonja) az abszolút alkalmatlanságig (a beválásra gyakorlatilag nincs esély) terjed. Az alkalmatlanságnak természetesen nincsenek fokozatai. *Az alkalmasságnak viszont a következő fokozatai lehetnek:*

- a) **Kiváló, illetve jó** alkalmasság, amikor a szükséges kritériumokon felül elsősorban a személyiség fókuszában olyan átlagon felüli értékes adottságok és funkciók vannak, amelyek az adott munkatevékenységben rendkívül kedvezően érvényesülhetnek. A beválás gyakorlatilag garantálható;
- b) **Átlagos** alkalmasság, amikor a szükséges kritériumoknak a megléte a beválás átlagos valószínűségét prognosztizálja;

- c) **Gyenge** alkalmasság, amikor csak azok a beválás kritériumok adottak, amelyek hiányában már alkalmatlanság állna fenn. Beválásra csak szükségszerűen van esély;
- d) **Szükségszerű** (elégtelen) alkalmasság. A beválás nem kizárt, de valószínűsége igen csekély.

A pályatükör

A kiválasztás, az alkalmasság és a beválás, valamint a kiképzés pszichológiai kérdéseivel a pályalélektan foglalkozik. Ahhoz, hogy a pszichológia e részterülete feladatait meg tudja oldani, elemeznie kell az adott tevékenységet és ennek birtokában állapíthatók meg a feladat optimális végzéséhez szükséges képességek. Ennek alapján dolgozhatók ki a gyakorlat számára a különböző hivatás- és beosztásbeli pályatükrök.

A **pályatükör** alapvetően azokat a pszichikai és munkaélettani tulajdonságokat tartalmazza, amelyek megléte, bizonyos szintje az adott szakmának egy meghatározott beosztásában elengedhetetlen, illetve azokat, amelyek megléte az adott beosztásban kifejezetten hátrányosak. Más fogalmazásban a pályatükör egy adott munkafolyamat, vagy tevékenység elemzése pszichológiai és munkaélettani szempontból. Így állapíthatjuk meg (szintézis) az adott munkakör vagy beosztás speciális követelményeit, vagyis hogy a tevékenység milyen képességeket, adottságokat és személyiség jegyeket stb. igényel. Ezzel együtt megállapítjuk a beválás kritériumait is, azaz milyen tényezők jellemzik a jól végzett munkatevékenységet. A pályatükrök kidolgozásában a pszichológusok mellett orvosok és más szakemberek is részt vesznek.

A pályatükrök határozzák meg az alkalmasságvizsgálat paramétereit (a testi fejlettség szintje, a pszichofiziológiai tulajdonságok, a személyiségvonások stb.). Ezt követően szerkesztik meg az alkalmasság vizsgálatok módszereit, eljárásait és az előzetes vizsgálatok alapján egységesítik (standardizálják).

A beválás vizsgálatok gondolköréhez kapcsolódva megállapíthatjuk, hogy korábban tényleges beválás vizsgálatok végzésére nem került sor sem a hadköteles, sem a hivatásos állomány körében. A beválás vizsgálatok módszertana sem került kialakításra. Ennek ellenére közvetett módon az alkalmassági felülvizsgálatok adatai ebből a szempontból jó közelítésre alkalmas következtetéseket tettek lehetővé. Napjainkban is ez a lehetőség adott (persze jelenleg a hadkötelezettség megszüntetése miatt

a sorállományúak és a hadköteles tartalékosok tekintetében adatok nem keletkeznek) a hivatásos, a szerződéses és a katonai oktatási intézmények személyi állománya körében, azzal a tőbbllettel, hogy ebben a körben kötelező jelleggel az alkalmasság-vizsgálati rendszer elemeként el kell végezni az alkalmasság mind három komponensének (szomatikus, fizikai és pszichikai) periodikus ellenőrzését. E lehetőségekből adódóan a szolgálati idő függvényében etiológiai csoportosításban módunkban áll egy elemző-értékelő rendszer kialakítása, amely lehetővé teszi az alkalmasság vizsgálatok elvi és gyakorlati hatékonyságának (a megítélés esetleges hibái, a rendszer működésének hiányosságai stb.) egzakt értékelését és visszacsatolásként a rendszer megfelelő korrekcióját.

A pályatükrök kidolgozása terén az 1980-as évek első felében – a sorozó központok szervezéséhez kapcsolódva – az MH Központi Kórház pszichológiai laboratóriumának részvételével és szakirányításával intenzív és eredményes alapozó munkát végeztek, amely a sorkatonai beosztások tekintetében körvonalazta a beosztási alkalmasság pszichikai követelményeit és természetesen a szomatikus követelményeket is.

Az elemző-szintetizáló munka végül a sorkatonai beosztásokra való alkalmassági táblázatokban realizálódott és a vezérkar főnökének utasításaként került alkalmazásra a sorozó központokban, ahol hangsúlyozni kell, hogy a sorkatonai szolgálatra alkalmasak közül az egyes beosztásokra (pl. harcokcsivezető, toronylövész stb.) való alkalmasságot vizsgálták. *Újabbán a hivatásos és szerződéses katonai szolgálatra való alkalmasság elbírálására szolgáló honvédelmi miniszteri rendeletben találkozhatunk beosztási csoportokra lebontott átfogó munkatükrökkel.* Ennek megalkotása jelentős és jövőbe mutató korszerű törekvésként értékelendő. E tekintetben további elemző-szintetizáló tevékenységre van szükség szervesen kapcsolódva a Magyar Honvédségben folyó reform folyamatokhoz, egyidejű figyelemmel a NATO integrált, katonai szervezetében meghatározott feladatainkra.

Az alkalmasság vizsgálata

Az alkalmasság vizsgálatát egy adott szakma (hivatás) munkakör (beosztás), vagy egy-egy körülhatárolt tevékenység, feladat szempontjából végezzük a megfelelő egyének kiválasztása érdekében.

Evidencia, hogy az ember általában olyan munkát végez szívesen és eredményesen, amely a számára megfelelő, azaz a tevékenység végzésére kellően motivált. Az alkalmasság vizsgálata, mint kiválasztás (szelekció)

fontos feladata, hogy segítse az egyén és a tevékenységi pálya megfelelő összehozását. Ebben az összefüggésben elsősorban nem a szomatikus (egészségi, illetve orvosi) alkalmasság megítélése a meghatározó (mivel a szomatikus alkalmasság elbírálása többnyire kontraindikációs karakterű), hanem a pszichikai alkalmasság sokoldalú és mélyreható vizsgálata az elsődleges. A vizsgálat centrumában az adottságok és a képességek feltárása és minősítése áll.

Az alkalmasság vizsgálat első feladata a szomatikus alkalmasság orvosi vizsgálata, amely disciplinárisan a munkaegészségügyi tevékenységek körében a foglalkozás-egészségügy egyik alapvető feladatákként jelenik meg, és ennek során valósul meg a munkát végző egyén munkaköri egészségi alkalmasságának a megállapítása, ellenőrzése és elősegítése, rehabilitációja. Ebben az értelemben a dolgozó ember egészségi állapotának alakulásáért felelős.

A fentiek értelmében az egészségi alkalmassági vizsgálatokkal kapcsolatos orvosi teendők a prevenciónak (megelőző orvoslás) egy speciális területét alkotják, amely alapvetően különbözik a gyógyító orvoslástól.

Az egészségi alkalmasság vizsgálatának a szerepe egyrészt az ember épségének, egészségének a megóvásában, a balesetek és a foglalkozási betegségek megelőzésében, kivédésében, másrészt a természetes és optimális munkatevékenységben tűnik ki. Ezzel az egészségi alkalmassági vizsgálatok célkitűzéseit is meghatároztuk.

Az egészségi alkalmasság általában a testalkat fejlettségi és erő állapotára vonatkozó kívánalmak és adottságok megfelelését jelenti. Gyakorlati jelentősége a munka végzésére hátrányos adottságokban, gyengeségekben, fejletlenségben szembeszökő. Ezek romlása bizonyos munkakörökben, illetve életpályákon valószínűsíthető. Az általános egészségi leromlottság, az idegrendszer nagyfokú gyengesége, egyes betegségek (pl. cukorbetegség, rheumatizmus, epilepszia stb.), vagy lezajlott betegségek következményeként kialakult állapot (pl. magas vérnyomás, agyvelőgyulladás utáni állapot stb.) sok esetben veszélyeztetettséget, kizáró ellenjavallatot jelenthet. ***Egyes beosztások, vagy munkaelemek nem csak teljesen ép mozgásszerveket vagy érzékszerveket kívánnak, de megkövetelhetik, hogy ezek fejlettsége az átlagost is meghaladja.*** Ilyen esetekben a mozgásszervek működési zavara (bénulás, izomsorvadás stb.), illetve az érzékszervek hiányos vagy tökéletlen működése (pl. látásélesség csökkenés, színtévesztés, látótér beszűkülése, nagyothallás stb.), mint alkalmatlanság evidenciaként jelenik meg.

Általánosságban az egészségi alkalmasság megállapítása, illetve az alkalmasság időszakos ellenőrzése helyesen a munkaköri, beosztási követelmények (munkatükör) részletes elemzése alapján kidolgozott egészségi normák szerint történik (pl. a légi-, közúti-, vasúti-, vízi közlekedésben dolgozók, a fegyveres szervezetekben szolgálatot teljesítők jogszabályokban meghatározott egészségi alkalmassági követelményeinek előírásai).

Az orvosi alkalmassági vizsgálatokra a munkába lépés előtt (előzetes alkalmassági vizsgálat) és a munkavégzés során meghatározott időszakonként (időszakos alkalmassági vizsgálat), valamint soron kívül kerülhet sor.

Az előzetes orvosi vizsgálat célja annak megállapítása, hogy a dolgozó alkalmas-e egy adott munkakörben való foglalkoztatásra saját egészségének károsodása nélkül, illetve egészségi állapota nem jelent-e baleseti szempontból veszélyt saját magára vagy munkatársaira nézve, végül nem jelent-e fertőzési veszélyt környezetére.

Az időszakos orvosi vizsgálat célja annak elbírálása, hogy nem jelentkezik-e a dolgozónál a munkakörrel kapcsolatos foglalkozási ártalmak, illetve hogy a dolgozó továbbra is alkalmas-e az adott munkakör el látására.

Az orvosi alkalmassági vizsgálat keretében általános orvosi vizsgálatokra, illetve speciális orvosi vizsgálatokra kerülhet sor. Az általános orvosi vizsgálat az orvosi gyakorlatból jól ismert, leginkább a kórelőzményt felvevő és az első orvosi vizsgálatot végző belgyógyász tevékenységével egyezik meg. Lényeges különbség azonban, hogy míg az orvoshoz forduló beteg többé-kevésbé körvonalazott panaszokkal jelentkezik, addig az alkalmasságot vizsgáló és véleményező orvosnak a munkakör követelményei jelentenek megfelelő útmutatást. Emellett figyelmének ki kell terjednie valamennyi szerv és szervrendszer működésére. Adott esetben az általános vizsgálatokat speciális szakorvosi, laboratóriumi és szakttechnikai (rtg., hallásvizsgálat, EKG stb.) vizsgálatokkal is ki kell egészíteni. A pályaválasztással kapcsolatos orvosi teendők – mint azt korábban már jeleztük – a prevenciónak egy speciális területét alkotják, amely lényegét tekintve különbözik a gyógyító orvoslástól.

Annak érdekében, hogy a pályaválasztás tudatosan a képességek ismeretében történhessen, előzetes pályaalkalmassági vizsgálatra van szükség. Előfordulhat ugyanis, hogy a pályázó az alapképzésre alkalmas, de a

szakma-csoporton belül bizonyos elváltozásai, vagy fogyatékosága miatt minden ágazatra nem alkalmazható.

Alapvető szakmai és etikai követelmény, hogy az alkalmassági minősítés nem lehet a szakorvosi vélemények negatív eredményeinek tematikai összegzése, hanem a vizsgálatok alapján az egész ember egészségi állapotának ismeretében kell az alkalmasságot elbírálni. Ezt az **integrált véleményalkotás követelményeként** fogalmazzhatjuk meg.

Alkalmasság-vizsgálati irányzatok

Az egészségi alkalmasság fogalma általánosságban, amint arra már a bevezetésben utaltunk az ipari társadalom kibontakozásának a szellemi terméke és lényegében a társadalmi munkamegosztás gyors ütemben bekövetkezett (napjainkban még dinamikusabban folytatódó) specializálódása, illetve differenciálódása motiválta.

Motivációjában ma is és a jövőben is - fokozódó intenzitással – ez a folyamat a meghatározó. Történeti szempontból az egészségi alkalmasság elvi és gyakorlati elbírálásának szükséglete legkorábban a közfeladatok ellátását végző és alapvetően hierarchikus felépítésű szervezetek részéről jelentkezett.

Ezek sorában találjuk a hadsereget a kötelező katonai szolgálat bevezetésével szinkronban, a vasúti szolgálatot, ahol a közlekedésbiztonsági követelmények szükségszerűen igényelték egyes kiemelt munkakörökben (pl. mozdonyvezetők, váltókezelők stb.) az érzékszervek (színlátás) élettani állapotának a vizsgálatát, illetve hasonló motivációval találkozunk a motorizáció elterjedésekor a közúti közlekedés szektorában is.

Az emberek tudományos alapon történő szervezett kiválasztásának elterjedésével lényegében csak a századforduló időszakában találkozhatunk (motivációját már a korábbiakban érintettük).

Taylor amerikai tudós – képzettségét tekintve: mérnök – volt az első, aki az embert, mint erőforrást tanulmányozta és kutatásai hatására a termelésben jelentős eredmények születtek. Tudományos eredményei mérföldkövet jelentettek az ipari termelés modernizálásában, már ami a munkaszervezés hatékonyságát és a munkapszichológia fejlődését illeti.

A ma is korszerűnek mondható alapelvei:

- Az emberi munkára vonatkozó tudományos ismeretek fejlesztésével túl kell haladni a régi, primitív munkamódszereket;
- Az adott munkahelyekre a legmegfelelőbb egyéneket kell kiválasztani, és tervszerűen képezni kell őket;
- A tudományos pszichológiára építve kell kialakítani a vezetés és a dolgozók közötti jó együttműködés légkörét;
- Olyan munkamegosztást kell kialakítani, amely arányosan osztja meg a felelősséget a vezetés és a dolgozók között.

Alapelvei máig is termékeny, modern szemléletet tükröznek, amelynek jellemző alapelemeit a kiválasztás, a betanítás, a munkafolyamat- és az időelemzés, a műveletbontás és a szervezett munkaszüneti idők képezik. Ez az új szemlélet indította diadalútjára az emberi tényező fontosságának felismerését, megadva a modern pszichológiai szemlélet alapvetését is.

A tudományos képességvizsgálatok megalapozójaként **Münsterherr Húgót** tartja számon a téma történelme, aki munkásságában az ember testi-lelki és szellemi adottságainak megismerésére helyezte a hangsúlyt. **Az ő new yorki laboratóriumában** már 1911-ben megkezdték az autó- és a villamosvezetők szelekciós! alkalmassági vizsgálatát.

A tudományos fejlődés szempontjából ugyancsak korszakos jelentősége volt **Fichner** (1801-1887) és **Wundt** (1832-1920) munkásságának, akik a kísérleti pszichológiai kutatások megalapozói voltak.

Napjainkra az egészségi alkalmasság elbírálásának igénye és obligát követelménye a társadalmi funkciók igen széles körére terjed ki és az igények expanziója gyors ütemben folytatódik és egyre szélesebb körben egészül ki a pszichológiai alkalmasság követelményeivel.

A szakmai követelmények kidolgozásában korábban a szomatikus természetű élettani adottságok vizsgálata dominált, azaz az elbírálás elvi és gyakorlati teendői kizárólagosan orvosi kompetenciába tartoztak. Ennek megfelelően az egészségi alkalmasság disciplináris filozófiája alapvetően az alkalmatlanság szakmai kritériumainak egyre finomodó definiálására és ennek alapján individuális megállapítására irányult.

Ezt a szemléleti módot joggal nevezhetjük **kontraindikációs irányzatnak** (az alkalmatlanok kiszűrése), amely a jelen gyakorlatában is messzemenően tetten érhető a hivatásszerű pályára jelentkezők vizsgálatában azzal a „**leleplezési**” igénnyel, hogy a kötelezettek körében az alkalmatlan egészségi állapot szimulációs hajlamával (pl. a sorkatonai szolgálat kényszer jellegéből adódóan), a hivatásszerű jelölt esetében pedig a disszimulációs (az egészségi állapot negatívumainak leplezése) beállítódással lehet és kell számolni.

A feladatnak ez a dimenziója persze ma is és a jövőben is aktuális, azonban ma már vitathatatlan és egyre szélesebb körben tör utat a téma diszciplináris filozófiájában mind a funkcionális követelmények, mind a tudományos háttér fejlődésében, hogy a szemlélet és a gyakorlat modernizációjára van szükség. Ennek lényegét az a törekvés képezi, hogy az alkalmatlanok kiszűrése mellett, hangsúlyt kell adni az alkalmasság differenciált követelményeinek érvényesítésére. Ezt a szemléletmódot nevezhetjük **szelektív (pozitív kiválasztásos) irányzatnak**, amely a szomatikus természetű követelmények mellett kiemelten a pszichológiai követelményekre támaszkodik.

Az alkalmasság filozófiáját szlogenyszerűen kifejező **„megfelelő embert a megfelelő helyre”** (vagy talán helyesebben? **„adott helyre a megfelelő embert”**, a szlogen megfordítása ugyanis véleményünk szerint jobban kifejezi a gyakorlatot, amikor is az alkalmasság megítélése célzottan egy adott munkakörre, beosztásra stb. irányul) jelszó Tom Wolf angol-amerikai írótól származik.

A XX. századot, a pszichológiai alkalmasság vizsgálatával és minősítésével kapcsolatos elvi és gyakorlati ismeretek gyors bővülése és a pszichológiai tevékenység széleskörű kibontakozása jellemzi. E folyamat főbb etapjait a dolgozat második részében a pszichológiai fejezetek jelenítik meg részletesen.

A katonai szolgálat-foglalkozás egészségügyi szempontból hierarchikus (parancsuralmi) szervezeti rendben megvalósuló sajátos munkatevékenység, amelynek elsődleges célja és értelme egy állam vagy államszövetség külső támadástól való fegyveres védelme, azaz külső biztonságpolitikájának fegyveres erővel történő alátámasztása. A katonai szolgálat a maga sajátos szervezeti struktúrájában és belső szabályozottságában tartalmilag (funkcióiban) és testi-lelki (pszichofizikai) értelemben differenciált tevékenységi köröket foglal magába. A katonai szolgálat, mint hivatás a hadászati technika fejlődése következtében foglalkozás-egészségügyi szempontból egészen más megítélést kíván ma,

mint tegnap, és még inkább, mint tegnapelőtt. Elég, ha csak a totális motorizációra és új fegyvernemek kialakulására gondolunk.

A katonai szolgálatra való egészségi alkalmasságról általában

Az egészségi alkalmasság vizsgálatára és minősítésére irányuló törekvések sajátos részterületeként jelent meg a katonai szolgálatra való egészségi alkalmasság (a továbbiakban: KEA) elvi és gyakorlati követelményrendszerének kidolgozása. A feladattal való szembesülés elsődleges ösztönzője a reguláris hadseregek megjelenése volt, amely általában a hadkötelezettség bevezetésével párhuzamosan bontakozott ki. A hadseregfejlesztés későbbi periódusában és napjainkban is újabb tényezőként a haditechnika dinamikus fejlődése jelent növekvő szelekciós igényeket.

A haderő mindenkori hadrafoghatóságát, harcképességét meghatározó tényezők sorába tartozik a személyi állomány megfelelő egészségi (fizikai) és pszichikai (mentális-morális) állapota. Ezen állapot optimumának kialakításában és fenntartásában a katonai szolgálatra való egészségi-fizikai-pszichikai alkalmasság korszerű követelményeire és az ennek történő megfelelés elbírálására, azaz a katonai szolgálatra való alkalmasság komplex vizsgálatára és minősítésére van szükség.

Mind a követelmények és a minősítő tevékenység módszertana, valamint szervezeti és jogi rendszere a katonai tevékenység jellegének, a kiképzés, a várható harctevékenység fizikai-szellemi összetevőinek, a harceszközök sajátosságainak változásait a **KEA** követelményeinek dinamikusan kell követniük. A követelmények változásai – különösen azok komplexitásának a fokozódása – szükségszerűen a **KEA** elbírálását végző szervezetek és a jogi szabályozás változását eredményezi.

A KEA szakszerű és a hadsereg kiképzési-harckészültségi, valamint alkalmazási követelményeivel összhangban történő elbírálása a honvédegségügyi feladatok komplexumában a legspecifikusabb honvédorvos és ma már pszichológusi feladat is.

A megelőző orvoslás diagnosztikai eszköztárának elemeként kiemelt szerepet tulajdonítunk a katonai szolgálatra való egészségi alkalmasság vizsgálatának és minősítésének, illetve az alkalmasság időszakos ellenőrzésének. A minősítés alapját egy olyan sajátos szakmai követelményrendszer képezi, amely az orvostudomány és újabban a pszichológia korszerű funkcionális szemlélete talaján veti össze a vizsgált személy szervi és szellemi állapotát a katonai szolgálattal együtt járó sajátos fizikai és szellemi igénybevételből eredő terhelésekkel.

Az alkalmasság vizsgálata, mint sajátos (célzott) szűrővizsgálat hivatott szakszerű választ adni arra, hogy a vizsgált egyén képes lesz-e egészségkárosodás nélkül, illetve ha valamilyen egészségkárosodása van, annak rosszabbodása nélkül eleget tenni a katonai szolgálat során támasztott kiképzési és harckészültségi feladatok követelményeinek, illetve e követelmények optimális teljesítésének.

A fentiek értelmében a katonai szolgálatra való egészségi alkalmasság elbírálása specifikusan katonatorvosi és pszichológusi feladat, azaz olyan szakértői tevékenység, amely az egészségi alkalmasság kérdésében az eljáró katonai szervezetek, személyek (hadkötelesek esetében a sorozó bizottságok, hivatásos, szerződéses katonák esetében az illetékes szolgálati előljárók) a konkrét beosztáshoz kötődő, személyre szóló döntését megalapozza, illetve elősegíti.

Természetesen az egészségi alkalmasság megállapítása csak egyik alapvető feltétele a katonai szolgálatra való alkalmasság teljes körű elbírálásának, mivel a katonai pályára való alkalmasságnak egyéb kritériumai is vannak (pl. iskolai végzettség, szakképzettség, morális megbízhatóság, motiváltság stb.)

Az egészségi alkalmasság elbírálása korábban csak az orvosi vizsgálatok eredményein alapult. A modern hadseregekben már több mint fél évszázada, hogy az orvosi szakismeretek mellett a pszichológiai szakismereteket is széles körben alkalmazzák. A magyar haderőben (a korábbi Néphadseregben) ennek bevezetésére a sorállományú katonák körében csak az 1980-as évek első felében került sor egyes kiemelt beosztásokra való alkalmasság vizsgálata formájában. Ez mintegy a sorozottak 30-40 %-át érintette. A sorozáskor pszichológiai alkalmassági szűrést még nem vezettek be.

A magyar haderő fokozatos korszerűsítése során a hadvezetés is egyre inkább felismerte a tudományos alapon történő szelekció jelentőségét és 1982-ben három sorozó központot (Budapest, Debrecen, Veszprém) szerveztek a Központi Sorozóbizottság irányításával. ***Ez a szervezet már modern szemlélettel és eszközökkel végezte a sorkötelesek mintegy 30-40 %-ának az egészségi és pszichológiai beosztási alkalmassági vizsgálatát.***

E szervezet rendszerbe állítása a sorozó munka modernizálására, a minősítések prognosztikai értékének növelésére irányult. E fejlesztés eredményes lépésnek bizonyult és sok évtizedes lemaradás részbeni behozatalát, a beosztásba helyezés terén bekövetkezett hibák, tévedések ér-

tékelhető csökkenését eredményezte. Az eredmények nem vitathatók, bár az elvileg tervezett részletes beválás vizsgálatok elvégzésére – szervezeti és pénzügyi okokból – nem kerülhetett sor.

A sorozó szaktevékenység új elemeként bevezetésre kerültek a munkapszichológiai módszerek, a személyiség magasabb rendű élettani összetevőinek (intellektualitás, érzelmi élet, ösztönkésztetések, motiváció stb.) a megítélése.

A korábbi „*hagyományos*” alkalmassági vizsgálatok szakszerű elvégzésük mellett is (a szakszerűség nem ritkán háttérbe szorult) alapvetően előszűrésnek bizonyultak és az eredményeket a tényleges katonai szolgálat megkezdése után a felülvizsgálat során alkalmatlannak bizonyulók nagy száma korrigálta. A felülvizsgálat, mint utószűrés működött és felfedte a rejtett szervi kórosságokat, de főleg a pszichés funkciókban lévő – a sorozás (felvétel) alkalmával végzett vizsgálatokkal ki nem deríthető – kórosságokat. Ebből a szempontból is a korszerűség parancsa volt az előszűrés hatékonyságának a növelése a pszichológiai szűrés teljes körű bevezetése az egészségi alkalmasság elbírálásába. Erre az 1990-es évek első felében került sor, amikor a sorkötelesek esetében a honvédelemről szóló **1993. évi CX. törvény**, a hivatásos és szerződéses katonák esetében a fegyveres szervek hivatásos állományú tagjainak szolgálati viszonyáról szóló **1996. évi XLIII. törvény** rendelkezett a pszichológiai alkalmassági vizsgálatok (alkalmassági szűrések) bevezetéséről. Utóbbi törvény helyébe a Honvédséget illetően 2001-ben a Magyar Honvédség hivatásos és szerződéses állományú katonáinak jogállásáról szóló 2001. évi **XCV. törvény** lépett, amely a pszichológiai alkalmassági vizsgálatok rendszerének továbbfejlesztését – a beosztási alkalmasság előtérbe helyezésével – követelte.

Az egészségi alkalmassági követelmények és azok szabályozásának vázlatos áttekintése

A katonai szolgálatra való egészségi alkalmassági követelmények meghatározásában az egészségi állapot (beleértve a pszichikai és a fizikai adottságokat is) és a katonai szolgálat teljesítésével járó szellemi, fizikai terhelések kölcsönhatásából indulunk ki. Ennek megfelelően a követelmények a katonai szolgálat sajátos munkaélettani jellemzői szerint időszakról-időszakra változnak.

Az elmúlt évtizedekre visszatekintve a haditechnika forradalmi átalakulása következtében egyre inkább előtérbe került a szellemi (pszichi-

kai) igénybevétel (felkészültség, teljesítőképesség) szemben a fizikai igénybevétellel, amely a motorizáció következtében kevésbé domináns tényező. A haditechnikában végbemenő változások mellett az egészségi alkalmasság követelményrendszerére további befolyást gyakorolt a hadászati stratégiák milyensége és ebből adódóan a hadsereg élőerő szükséglete, továbbá a had(sor)köteles populáció általános egészségi állapota.

A fentebb vázolt meghatározó tényezők tükröződnek vissza az alkalmassági követelményeket megfogalmazó, azok alkalmazását kötelező jelleggel előíró rendelkezésekben.

Az általános – minden katonai munkakörben (beosztásban) elvárt – alkalmassági követelményekkel összhangban, de a katonai tevékenységek specifikumának is megfelelő hangsúlyt adó, differenciált követelmények érvényesülnek az alkalmasság elbírálásában (szinonimák: minősítés, megállapítás, döntés). Ennek megfelelően külön előírások rendelkeznek a szárazföldi haderőnemhez tartozó és a légi haderőnem egyes tevékenységi körébe (repülő-hajózó, űrhajós) tartozó állomány alkalmassági követelményeiről.

Az 1945. előtti korszakot illetően a KEA-val kapcsolatos szakmai, szervezeti és szabályozási követelmények és megoldások még kutatásra és feldolgozásra várnak. Kivételt képeznek egyes pszichológiai alkalmasságra vonatkozó ismeretek, amelyek a pszichológiai fejezetben kerültek megfogalmazásra, illetve a hadkötelezettség keretében a sorkötelesek alkalmasságának elbírálására. E tekintetben irányadó, hogy hazánkban a kiegyezést követően 1868. december 4-én kelt törvény rendelkezett a sorkötelezettség bevezetéséről és a hadkiegészítő katonai szervezetek kebelében - katonai államigazgatási feladatként – a hadköteles korba lépők sorozásáról és katonai szolgálatra való alkalmasságuk orvosi vizsgálatáról. ***De mint jeleztük, az 1868-1945 között eltelt időszakra vonatkozóan közelebbi ismereteink – a szakmai, szervezeti kérdésekről – legfeljebb szórványosan vannak (pl. a 10.700 eln. 15-1940. H.M. sz. rendelet 3. sz. melléklete, amely „utasítás a hadkötelesek orvosi megvizsgálására” címet viseli és ugyanezen rendelet „R” melléklete szabályozza a repülő csapatszolgálatra való alkalmassági vizsgálatot.)***

A II. világháború lezárását követően 1950-ig lényegében a ***Horthy-korszakban*** folytatott gyakorlat volt érvényben. Ebben az időszakban a katonai szolgálat önkéntes jelleggel működött (sorozást nem végeztek) és gyakorlatilag fegyvernélküli, műszaki-építő szaktevékenységre korlátozódott.

A magyar haderő újjászervezése – igen nagy lendülettel – 1950-51-ben indult meg. Eltekintve a **HM 1758. számú 1951-ben kiadott körrendeletének** mellékletétől, amely a katonai alkalmassági vizsgálatok folytatásáról szóló utasítás volt, a **KEA** átfogó szabályozására a **HM 1543 számú /1953. rendeletének** mellékletét képező, „*Utasítás az általános katonai és fegyvernemi alkalmassági vizsgálatához*” című rendelkezésben került sor, amely **H-2 utasításként** volt közismert. E rendelkezés – a korábbi szabályozásokra támaszkodva egységesen szabályozta a **KEA** egészségi követelményeit (pszichikai követelményeket még nem fogalmazott meg) mind a hadkötelesek (sorkötelesek, tartalékosok) a hivatásosok és a katonai oktatási intézményi tanulmányokat folytatók tekintetében, valamint az alkalmasság elbírálásának szervezeti vonatkozásait.

A **H-2 utasítás** a sorkötelesek, a tiszt és a rendfokozat nélküli tartalékos vonatkozásában 1975-ig, a hivatásos, a továbbszolgáló (ma szerződéses) és a tartalékos tiszti, tiszthelyettesi állomány tekintetében 1976-ig volt hatályban.

A **H-2 utasítást** hadkötelesek esetében (tartalékos tiszt és tiszthelyettes kivételével) a **29/1975. HM. Utasítás (Eü/18 cikkszám)** hivatásos és továbbszolgáló katonák, valamint a tartalékos tisztek és tiszthelyettesek esetében az **54/1976. HM számú utasítás (Eü/21 cikkszám)** váltotta fel.

E helyen az **Eü/18** és az **Eü/21** cikkszámú utasítás részletes értékelését mellőzve (külön monográfiában tervezzük a **KEA** szakmai, szervezeti és szabályozási aspektusainak történeti áttekintését és értékelését) annyit szükségesnek tartunk megállapítani, hogy a **H-2** utasításhoz képest ezek minden tekintetben progresszívek voltak, a haderő fejlesztésének rugalmasan megfeleltek (korlátozással alkalmas minősítések bevezetése). Új – jogi követelményeket is jobban kielégítő megoldások (a **FÜV** terén a javaslattevő és a döntést hozó bizottságok szétválasztása, függetlenített másodfokú egészségügyi felülvizsgáló bizottság kialakítása) jelentek meg.

Praktikus okokra tekintettel 1989-ben (**Eü/27** cikkszámmal) a **28/1988. (HK 15.) HM utasítással** „*Szakutasítás a katonai alkalmasság egészségügyi elbírálásához*” címmel új szabályozás lépett hatályba, amely – a **H-2** utasításhoz hasonlóan egységes rendelkezésben szabályozta valamennyi katonai állománycsoportba tartozók egészségi alkalmasságát.

A korábban említett sorozó központokat 1992-ben megszüntették és helyükbe – progresszív lépésként – létrehozták az **MH Egészségügyi**

Alkalmasságvizsgáló Intézetét, amely a **KEA** elbírálásának központi szervezeteként működött. További progressziót jelentett a honvédelemről szóló **1993. évi CX. törvény** (a továbbiakban. Hvt) megalkotása és hatályba léptetése. A törvény megerősítette a központi intézet létjogosultságát és hatáskörét is bővítette. Ugyanakkor – hazai vonatkozásban – a szakszerűség irányába tett korszakos lépésnek minősíthető, hogy a sorkötelesek elbírálásában szakorvos (sebész és belgyógyász) képesítésű sorozóorvosok és pszichológusok alkalmazásáról rendelkezett.

A Hvt. és annak végrehajtásáról szóló kormányrendelet rendelkezéseire támaszkodva került sor a hadköteleseket (és a katonai oktatási intézménybe jelentkezőket és ott tanulmányokat folytatókat) érintően az egészségi és pszichikai alkalmasság elbírálását szabályozó „a katonai szolgálatra való egészségi alkalmasság elbírálásáról szóló 7/1996. (VII. 30.) HM – NM együttes rendelet kiadására. E jogszabály, majd ezt követően a hivatásos és szerződéses katonák egészségi, pszichikai és fizikai alkalmasságáról szóló **12/1997. (V. 16.) HM rendelet** megjelenése egyértelműen jelezte az alkalmasság elbírálásával kapcsolatosan a jogi szabályozás magasabb szintű igényét, azaz az ezzel kapcsolatos rendelkezések törvényi megalapozását és jogszabályi megjelenítését. Utóbbi mozzanat azt jelenti, hogy a rendelkezések – a korábbi gyakorlattal szemben, amikor is miniszteri utasításként kerültek kiadásra – teljes nyilvánosságot kaptak és ezzel e téren is megvalósultak a jogállamiság követelményei, amely szükségszerűen lehetővé tette a hozzáférhetőséget, a jogorvoslat intézményét beleértve a bírósági kereset kezdeményezésének a jogát is.

A magasabb szint nem csak a jogi szabályozásban érvényesült, de az alkalmasság követelményeiben és az elbírálás elveiben és gyakorlatában is előtérbe került.

Lényegében ettől az időszaktól, ha lassan is, de fokról-fokra teret nyert a kontraindikációs gyakorlat mellett a szelekciós, azaz a beosztási alkalmasság elbírálására való törekvés, amely döntően a hivatásos és szerződéses katonai szolgálatra való alkalmasság elbírálásában jutott érvényre. A hadkötelezettség alapján teljesítendő katonai szolgálat tekintetében a biztonságpolitikai stratégia módosulásával a sorkatonai szolgálat szükségessége háttérbe szorult.

A rendszerváltást megelőző évtizedekben csökkenő tendenciaként, de még jellemzően domináltak a szolgálattal kapcsolatos rendszeres fizikai terhelések, továbbá a tömeghadseregekre jellemző nagyfokú élőerő szükségletek. (a Magyar Néphadsereg tényleges katonai állománya jelentősen meghaladta a 100 ezer főt, és többnyire 150 ezer fő körül moz-

gott) Ebben az időszakban a hadkötelezettséggel érintett populáció egészségi állapota – fokozatosan romló tendenciával ugyan – viszonylag még kedvező volt. Az utóbbi néhány évtizedben viszont az egészségi állapot alakulásában gyorsuló romlás következett be, amelyet dominánsan a funkcionális pszichikai és mentális visszamaradásban szenvedő sorkötelesek növekvő számaránya jellemzett. (az alkalmatlan minősítésűek mintegy fele a jelzett kórállapotok következménye volt). A fenti folyamatok vetületében a sorkötelesek egészségi állapotának gyorsuló romlása és a katonai szolgálat iránti fokozódó ellenszenv miatt is, mivel a Magyar Néphadsereg, mint tömeghadsereg 100 ezres nagyságrendű élőerő szükségletet támasztott (a sorkatonai szolgálat időtartama ekkor még 2 év volt!) kemény orvosszakmai kompromisszumként (párhuzam a kompromisszumos medicinával) bevezetésre kerültek a katonai szolgálatra korlátozással alkalmas minősítések. ***Ezzel a döntéssel az élőerő szükségletek számszerűen kielégíthetővé váltak ugyan, de az egyre nagyobb számban behívott korlátozásokkal alkalmas újoncok a kiképzésben és a fegyelem fenntartásában növekvő gondokat okoztak a katonai vezetőknek.***

A társadalmi-politikai rendszerváltást követően a globális hadászati stratégiák alapvető megváltozása talaján – a honi hadászati stratégia is új dimenziókat kapott, amely lehetővé tette a honvédség személyi állományának relatíve gyors ütemű csökkentését. Ennek tengelyében egyre mélyebbre ható strukturális módosulások – különösen a **NATO** tagság okán – következtek be. Csökkent az élőerő szükséglet, és a kötelező sorkatonai szolgálat időtartama is (a hadkötelezettség megszüntetése előtt már csak 6 hónap volt).

Végül is a biztonság- és katonapolitikai megfontolások alapján 2004-ben a Magyar Köztársaság Alkotmányának olyan módosítására került sor, amely szerint „béke időszakban” a hadkötelezettség szünetel, és ebből adódóan szünetel a hadkötelesek sorozása és behívása is.

Az egészségi (szomatikus) alkalmasság szakmai követelményrendszerének elvi felépítése

A szomatikus (testi), azaz orvosi (hagyományosan egészségi) alkalmassági követelmények rendszerszerű és írásba foglalt megjelenítése – hazai viszonylatban – mintegy másfél évszázados múltra tekinthet vissza. Nyilvánvalóan az alkalmassági követelmények a hadkötelezettség bevezetésével és ennek nyomán a sorozási kötelezettséggel szinkronban alakultak ki.

A katonai szolgálatra való egészségi alkalmasság szakmai rendszerbe foglalását alapvetően a modern orvostudomány (és ennek összetevőjét képező foglalkozásegészségügy) kibontakozása tette lehetővé az egyéb munkatevékenységekhez (pl. közlekedés) hasonlóan. Ezt megelőzően az alkalmasság elbírálásának úgymond „*archaikus*” időszakában az alkalmassági döntések feltehetően empirikus ismereteken és a kor orvosi gyakorlatának megfelelően a kórelőzményeken és a fizikális vizsgálatok (inspekció, palpáció, auszkultáció stb.) eredményein alapultak. Ez a gyakorlat szubjektív korlátainál fogva – a vizsgálatot végző orvos személyes szakmai felkészültségének függvényében - nem csekély mértékben az alkalmasság téves megítélésének a lehetőségét foglalta magába. Ez a lehetőség az orvos optimális felkészültsége esetében is elsősorban a funkcionális természetű állapotok, egészségkárosodások tekintetében volt plauzibilis. A téves megítélés lehetőségének ez a sávja az alkalmassági vizsgálatok „*modern*” szakaszában – amikor a fizikális vizsgálatok mellett kiegészítő eszközök (labor, rtg stb.) és célzott szakorvosi vizsgálatok is rendelkezésre állnak – azaz napjainkban is fennáll. *Ezért helyes, ha az elsőfokú vizsgálatokat kvázi alkalmassági előszűrésnek tekintjük és az alkalmasság elbírálási rendszerében lehetőség van arra, hogy az alkalmasság szempontjából minősített tevékenység megkezdése után orvosszakmai és elöljárói kezdeményezésre az alkalmassági döntés felülvizsgálatra kerülhessen.* Megemlítem, hogy jogi szempontból – a jogállamisággal összhangban – a jogorvoslat fórumainak (másodfokú elbírálás, bírósági kereset) személyi és időbeli korlátozás nélkül rendelkezésre kell állniuk. Ebből az aspektusból - szervezeten és szakmailag – kiemelt fontosságú az alkalmasság mind három (nem csak a szomatikus) összetevőjének megítélésére felkészült úgynevezett felülvizsgálati (FÜV) szervezet működtetése. Ez a szervezet a jogorvoslattal együtt szakmailag garantálja az úgynevezett utószűrést, amely kvázi beválasztóvizsgálatnak is tekinthető és kiemelt jelentősége induláskor (sorozás, szerződéses hivatásos állományba vétel stb.) különösen a funkcionális és larvált kórállapotok, egészségkárosodások esetében evidencia.

Az alkalmassági vizsgálatok modernizációjára való törekvés határozott megnyilvánulását láthatjuk, amikor az alkalmasság, illetve az alkalmatlanság orvosi kritériumait meghatározott katonai állománycsoport, illetve tevékenység (pl. tüzér) függvényében csoportosítva rendszert igyekeznek kiépíteni.

Ez a tendencia gyakorlatilag kiteljesedett, amikor az alkalmassági kritériumok a **Betegségek Nemzetközi Osztályozására (BNO)** alapozva kerültek kidolgozásra. A BNO-t mint ismeretes az ENSZ keretében mű-

ködő **Egészségügyi Világszervezet** kezdeményezésére dolgozták ki és gyakorlatilag szervrendszeri csoportosításban valamennyi betegség, kór-állapot, egészségkárosodás beillesztésre került. Korszakos lépésnek tekintjük, hogy alkalmasság vizsgálati rendszerünk az 1970-es évektől szakmailag a **BNO**-hoz kapcsoltan funkcionális csoportosításban (rovat, alrovat) kerültek meghatározásra állománycsoportonként és egyes kiemelt fegyvernemenként az alkalmassági fokozatok az alkalmas minősítéstől az alkalmatlan minősítésig. Az alkalmas minősítés keretében kidolgozásra kerültek a korlátozással alkalmas minősítések is. E kategória bevezetését korábban is és a jövőben is indokolja, hogy bizonyos állandósult egészségkárosodások mellett egyes szolgálati tevékenységek ellátása hiánytalanul megvalósulhat, de meghatározott feladatkörök ellátása nem lehetséges. Ezért az alkalmassági kritériumok rendszerében helyet kapott és a jövőben is helyet kaphat kizárásos alapon a korlátozással alkalmas fokozat. Ez az ún. kizáró korlátozás és természetesen állandósult, irreverzibilis kórállapotok, egészségkárosodások eseteiben kerülhetnek megállapításra. Ez az alkalmassági fokozat rugalmasan lehetőséget biztosít – az alkalmassági követelmények megtartása mellett – mind az állományba vétel, mind az állományban megtartás humánpolitikai céljainak.

Az alkalmasság szakmai követelményekkel kapcsolatos rendszerét a gyakorlat számára un. Betegségek és Fogymosságok Táblázatában² (Táblázat) foglaljuk össze, amely az alkalmasság vizsgálatának és elbírálásának intézményi, szervezeti és jogi szabályozását tartalmazó miniszteri jogszabály (rendelet) mellékletét képezi. A Táblázat a kritériumok mellett azt a szakmai minimumát is tartalmazza, amely az egyes betegségek megállapításához obligát módon szükséges (un. diagnosztikai protokoll).

A jelenleg hatályos alkalmasság-vizsgálati rendszerünk az itt és a korábban kifejtett szakmai alapelveknek minden szempontból a mai követelményeknek megfelel.

Alkalmasság-vizsgálati rendszereinkből nem hiányoznak a repülőhajózó szakállomány alkalmassági követelményei sem. Tekintettel e haderőnem sajátosságaira külön rendelkezésekben került sor a kritériumok megállapítására. A rendszer alapelvei e tekintetben is érvényesek.

² A jövőben szakmailag helyesebb lesz, ha Betegségek, Egészségkárosodások és Fogymosságok Táblázatának nevezzük.

A KEA elbírálásának elvi és gyakorlati rendszere

A **KEA** fogalomkörébe az embernek a tág értelemben vett környezettel fennálló olyan élettani (fizikai és pszichikai) egyensúlyi állapota tartozik, amelynek a meghatározása a katonai szolgálat sajátos követelményeinek a figyelembevételével történik, és amely lehetővé teszi vagy kizárja a katonai szolgálat teljesítését.

A **KEA** szempontjából katonai szolgálat teljesítésére az alkalmas, aki élettanilag (fizikailag és pszichológiailag) megfelelően fejlett és nincs olyan külső vagy belső anatómiai és/vagy funkcionális elváltozása (betegség, fogyatkozás vagy kóros állapot), amely a katonai szolgálat teljesítését kizárja, illetőleg akinél a szolgálat során nem kell számolni az egészségi állapot rosszabbodásának a veszélyével.

A katonai szolgálatra való egészségi (fizikai és pszichikai) alkalmasság:

- **Teljes**, ha az egyén szervezete – a katonai szolgálat támasztotta – élettani követelményeknek minden tekintetben megfelel;
- **Korlátozott**, ha a szervezet élettani állapota, illetőleg élettani folyamatai a normálisnak elfogadott állapottól eltérnek, de az eltérés nem éri el azt a kritikus mértéket, amely már a katonai szolgálat – követelmények szerinti – teljesítését kizárja.

A korlátozott egészségügyi alkalmasság meghatározott beosztás/ok/ellátására, illetőleg a katonai szolgálattal együtt járó, de nem alapkövetelmények teljesítésére vonatkozhat.

Az egészségi alkalmasság fogalomköre *tágabb értelemben magába foglalja a katonai szolgálatra való képesség egészségi okból történő átmeneti megszűnését, illetőleg korlátozottságát*, amely a szolgálat alóli teljes (egészségügyi szolgálatmentesség és egészségügyi szabadság), vagy részleges (egyes szolgálati kötelezettség alóli felmentés, a napi szolgálati idő csökkentése) felmentés engedélyezését indokolja.

Az egészségi alkalmassági vizsgálat, illetőleg a felülvizsgálat célja:

- Az egészségi alkalmasság fokozatának a megállapítása;

- Az egészségi állapotnak megfelelő fegyvernemi és beosztási alkalmasság elbírálása;
- Külföldi katonai szolgálat teljesítésére való egészségi alkalmasság megállapítása;
- Magasabb (vezető) beosztásra való egészségi (kiemelten a pszichikai) alkalmasság minősítése;
- A katonai oktatási intézménybe jelentkező pálya (tanulmányi) alkalmasságának elbírálása;
- A hivatásos és szerződéses katona esetében az állapotváltozástól függő egészségi alkalmasság elbírálása, valamint a szolgálati kötelek, illetőleg sor- és tartalékos katona esetében a honvédelmi kötelezettség teljesítésével összefüggő balesetek és a szolgálati betegségek véleményezése;
- A szolgálatképesség meghatározott esetekben történő elbírálása (egészségügyi szabadság stb.)

A KEA elbírálásával kapcsolatos – a korábbiakban már kifejtett – szakmai kategóriák és gyakorlati célkitűzések önmagukban mutatják, hogy a honvéd-egészségügyi ellátásnak szakmailag igen szerteágazó és talán a legspecifikusabb központi feladatáról van szó. A feladat optimális ellátásának alapvetően szakmai, (megfelelő felkészültségű szakemberek, korszerű vizsgáló módszerek és eszközök), szervezeti és szabályozási (jogszabályi rendelkezések) feltételei vannak.

A szakmai feltételeket a rendszerben működő, speciális ismeretekkel és tapasztalatokkal rendelkező szakorvosok jelentik, akik tevékenységükben a szakmailag magas színvonalat képviselő honvéd-egészségügyi intézményekre, illetőleg sorozáskor a polgári gyógyintézetekre támaszkodhatnak.

Szervezeti téren a rendszer szervezetét – önálló hadrendi elemként – a **Magyar Honvédség Egészségvédelmi Intézete (a továbbiakban: MH EVI)** képezte, amely 1997-ben lépett szolgálatba. Előd szervezete az 1993-ban szolgálatba állított **MH Egészségügyi Alkalmasságvizsgáló Intézet (MH EÜAVI)** volt, amely a korábban önálló szervezetként működő központi és másodfokú felülvizsgáló bizottság, valamint a **Felsőfokú Központi Sorozóorvosi Bizottság** egyes szakmai elemeinek szervezeti integrációjával alakult meg.

Az MH EVI – az MH EÜAVI-hoz hasonlóan - országos (az MH egészségére kiterjedő) hatáskörrel rendelkezett:

- A hadköteles (sorköteles honvéd és határőr, tartalékos, póttartalékos³);
- A tényleges (hivatásos illetve szerződéses állományú);
- Felsőfokú (honvédségi és polgári, hazai és külföldi) tanintézeti tanulmányok folytatására jelentkező, illetőleg azt folytató, valamint
- a külön rendelkezésekben feladatául szabott esetekben a katonai szolgálatra (pályára) való egészségi alkalmasság elbírálásában.

A hadkötelezettek (a hadkötelezettség megszűnése óta) és a határőrök (a BM hatáskörébe került EK) kivételével az MH EVI részére megállapított hatáskörök – az MH EVI szervezeti önállóságának megszűnésétől függetlenül – jelenleg is hatályban vannak.

A Másodfokú Egészségügyi Felülvizsgáló Bizottság (a továbbiakban: másodfokú FÜV), amely elnök vezetésével belgyógyász-, sebész- és ideg-elme felülvizsgáló főorvosból áll.

Hatáskörében:

- Elsőfokon dönt: az alkalmatlan minősítésű javaslattal hozzá utalt tényleges katona (hivatásos- szerződéses) eü. alkalmasságáról;
- Másodfokon dönt: a honvéd egészségügyi intézmények elsőfokú felülvizsgáló bizottságainak elsőfokú döntése elleni fellebbezések ügyében;
- A katonai egészségi alkalmasság elbírálásáról szóló Szabályzatban (a továbbiakban: Szabályzat) meghatározottak szerint engedélyezi az eü. szabadság meghosszabbítását, a csökkentett munkaidőt és egyes szolgálati kötelezettségek alóli felmentést.

³ Jelenleg a hadkötelezettség megszűnése miatt e körben tevékenység nem folyik.

Funkcionális szervezeti elemként működik

A Központi Egészségügyi Felülvizsgáló Bizottság (a továbbiakban: **Központi FÜV**), amelynek elnöki teendőit az **MH EVI főigazgatója látta el**. A bizottság tagjaként az intézet alkalmasság vizsgálatokban illetékes vezetője, illetőleg az **MH Főszakorvosi Testület szakmailag illetékes tagja vesz részt**.

Az **MH EVI** szakmai alárendeltségében működtek a honvédegeszségügyi intézmények elsőfokú felülvizsgáló bizottságai, (a továbbiakban: elsőfokú **FÜV**) amelyek a tényleges (hivatásos és szerződéses katoná) állományú esetében elsőfokon döntenek az egészségi alkalmasságról az alkalmatlan fokozat kivételével, amely esetben javaslat-tételi hatáskörrel rendelkeznek.

A hivatásos és a szerződéses katonai pályára jelentkező esetében jogosultak elsőfokon alkalmatlan döntés meghozatalára is. Az elsőfokú **FÜV** hatáskörébe tartozik továbbá – a Szabályzatban meghatározott mértékben – az eü. szabadság és a csökkentett munkaidő meghosszabbításának engedélyezése, valamint a külön rendelkezésben meghatározott állománycsoportba tartozók (magasabb parancsnokok, egyes fegyvernemi beosztások stb.) esetében az egészségi alkalmasság elsőfokú elbírálása.

A hadkötelesek (sorköteles, tartalékos) katonai szolgálatra való eü. alkalmasság elbírálását pszichológusok közreműködésével – mint arra már utaltunk – a megyei (fővárosi) hadkiegészítő parancsnokságok elsőfokú sorozóbizottságai végezték. A határozatuk elleni fellebbezés másodfokú elbírálására a másodfokú sorozóbizottságok voltak jogosultak. A másodfokú sorozóbizottság elnöki teendőit a **Honvéd Vezérkar főnöke** által kijelölt tiszt látta el. *Tagként a hadkiegészítő parancsnokságok sorozó szakfőorvosa és az MH EVI sorozóorvosi osztály főorvosa és pszichológusa vett részt.*

A jogi szabályzókat a **Hvt.** és az annak végrehajtásáról szóló **178/1993. (XII.27.)** számú kormányrendelet (a továbbiakban: **Korm.R.**), valamint a **HM-NM** együttes rendeletével hatályba léptetett **Szabályzat** állapította meg.

A **KEA** elbírálását és az ahhoz kapcsolódó egészségügyi (orvosi és pszichológusi) és szakigazgatási (katonai és polgári) feladatok jelentőségét önmagában is jelezte, hogy a **Hvt.** és a kapcsolódó **Korm. R.** mintegy **400 §-ának**, mintegy 15 %-a vonatkozott e feladatra.

A Szabályzatot a honvédelmi és az egészségügyi miniszter együttes rendelete léptette hatályba. Az egészségügyi miniszter részvételét a rendeletalkotásban – a korábbi gyakorlattal szemben – az indokolja, hogy a feladat végrehajtásában a polgári egészségügyi szervek és intézmények is részt vettek. Így a miniszteri rendelkezés a feladat végzésében részt vevők teljes körét átfogta.

Az alkalmasság-vizsgálati rendszer szerepe a megelőző orvoslásban

A korszerű munka – illetve pályaalakmassági követelmények szerint a katonai szolgálatra, illetve katonai oktatási intézményekben a tanulmányok folytatására való humánéletteni természetű alkalmasság teljes értékű elbírálása az egyén orvosi, pszichológiai és fizikai állapotának, adottságainak egyidejű vizsgálatán alapulhat.

Az alkalmasságnak a fentiek szerinti összetevői egymással szoros kölcsönhatásban funkcionálnak és az élet során (életkor, életmód, elszenvedett károsító behatások stb.) jelentősen változhatnak. Ebből adódóan a pályára való alkalmasság (állományba vétel-, illetve beiskolázás előtti teljeskörű alkalmasság vizsgálat) elbírálását követően az egyes alkalmassági összetevők időszakos felmérése, ismételt vizsgálata (kvázi ellenőrzése), illetve soronkívüli felülvizsgálata (betegség, baleset stb. bekövetkezésekor) szükséges. Soronkívüli átfogó, vagy csak az alkalmasság egyes összetevőjére vonatkozó alkalmasság-vizsgálat szükséges akkor is, ha a katona munkakörében (fegyvernemi beosztás változása, huzamosabb külföldi szolgálat) vagy beosztásában (parancsnoki kinevezés) változásra kerül sor, ha az új munkakör vagy beosztás szigorúbb alkalmassági követelményeket támaszt.

Teljes értékű *alkalmasság-vizsgálati rendszerről* csak a fenti alapelveket kielégítő gyakorlat esetén beszélhetünk.

Az alkalmasság egymással kölcsönhatásban funkcionáló egyes összetevői elkülönített vizsgálatát evidenciaként a vizsgálatok metodikai sajátosságai, illetve az ehhez szükségszerűen kapcsolódó kompetenciák (orvosi, pszichológiai, ergonómiai szakismeretek) indokolják.

A Magyar Honvédségben a katonai szolgálatra való alkalmasság elbírálása jörszerint a közelmúltig mind a hadköteles, mind a hivatásos katonák esetében kizárólag orvosi vizsgálatokon alapult. Ettől eltérően csak a katonai oktatási intézményekbe jelentkezők esetében vált gyakorlattá a

tanulmányok folytatására való alkalmasság elbírálásában az orvosi alkalmasság vizsgálatával egyidejűleg a pszichikai alkalmasság vizsgálata is.

Következésképpen a MH alkalmasság vizsgálati rendszerében az 1990-es évekig az orvosi alkalmassági vizsgálatok terén gazdag tapasztalatokkal, fejlett szakmai követelmény rendszerrel és felkészültséggel rendelkezünk, azonban mindezek pszichikai alkalmassági vizsgálatokat illetően nagyon szerény mértékben álltak rendelkezésünkre. Gyakorlati előzmények hiányában a fizikai alkalmasság vizsgálatokhoz szükséges szakmai szervezet, szaktechnika és szakmai felkészültség (pl. követelmény rendszer) teljes mértékben hiányzott, azaz ezen a téren a nulláról kellett elindulnunk.

Az alkalmasság-vizsgálati rendszerünk dinamikus megújulása – szervezeti téren – 1992-ben az **MH Egészségügyi Alkalmasság Vizsgáló Intézetének (MH AVI)** rendszerbe vitelével indult meg. Rövidesen az MH átfogó reformjának (létszámcsökkentés, sorozatos szervezeti átalakítások stb.) keretében az alkalmasság vizsgálatok rendszerében is progresszív változások következtek be, amelyeket új jogszabályi rendelkezések⁴ alapoztak meg. Ezek sorában első lépésként a honvédelemről szóló **1993. évi CX törvény (Hvt.)** emelendő ki, mivel e törvény és a kapcsolódó kormány és miniszteri rendeletek alapján a sorkötelesek esetében bevezettük az egészségi állapottól függően – a háziorvosi hálózat közreműködésével – az előzetes szakorvosi szűrést és a sorozáskor szűrőjellel ugyan a pszichológiai vizsgálatokat. Ehhez a katonai és katonaegészségügyi felső vezetés megfelelő szervezeti, anyagi és szaktechnikai feltételeket biztosított.

Alkalmasság vizsgálati rendszerünk progressziójában a következő korszakos jelentőségű törvényi szabályozást a fegyveres szervek hivatásos állományú tagjainak szolgálati viszonyáról szóló **1996. évi XLIII. Törvény (Hszt)** jelentette, amely a korszerű munkaalkalmassági elvekkel összhangban az alkalmasság mind három összetevőjének vizsgálatáról és időszakos ellenőrzési kötelezettségéről rendelkezett.

A törvényi felhatalmazás alapján HM rendelet⁵ szabályozta az egyes alkalmassági összetevőkre vonatkozó szakmai követelményeket és

⁴ A katonai szolgálatra való egészségügyi alkalmasság elbírálásáról szóló 7/1996. (VII. 30.) HM-NM együttes rendelet.

⁵ A hivatásos és szerződéses katonák egészségi, pszichikai és fizikai alkalmasságáról szóló 12/1997. (V.16.) HM rendelet.

a vizsgálati rendszer szakmai és jogállamiságnak megfelelő jogszabályi kereteit.

Megismételve, a hivatásos és szerződéses katonák alkalmassági rendszerében új követelményként jelent meg a pszichikai és a fizikai alkalmasság vizsgálata, valamint mind a három alkalmassági összetevő időszakos ellenőrzésének a kötelezettsége. Az e szerint felépített rendszer tette lehetővé a már hivatkozott korszerű szakmai elveknek megfelelő úgy nevezett longitudinális (hosszmetszeti) alkalmasság követő szisztéma kiépítését, valamint a személyi állomány egészségügyi ellátásában a preventív medicina, azaz a megelőző orvoslásnak a korábnál hatékonyabb gyakorlatát, mivel a jó egészségi állapot megőrzésében az állam felelősségét a jogszabályi rendelkezésekben megjelenített egzisztenciális „**kényszer**” (fizikai alkalmasság évenkénti kontrollja!) segítségével megfelelően ötvözi az egyén felelősségével.

Az MH személyi állománya egészségügyi ellátásának tervezésében és gyakorlatában mindig is fontos szempont volt – a gyógyító tevékenység fejlesztése mellett – a megelőző orvoslás szakmai intézményeinek (közegészségügyi – járványügyi ellátás, egészségvédelmi szűrővizsgálatok rendszeres elvégzése, idült betegségben szenvedők általános és szakgondozása, egészségügyi és munkaköri rehabilitáció, egészséges életmódra nevelés) kialakítása és működtetése.

E tekintetben sok évtizedes tapasztalatok alapján mondhatjuk, hogy a feladat ellátására fordított anyagi és jelentős szakmai erőfeszítések eredményesek voltak, de megállapíthatjuk, hogy a nem fertőző, polietiologias idült betegségek megelőzésében csak mérsékelt eredményekről adhatunk számot.

Ismeretes, hogy a kedvezőtlen tendenciák összetett oksági tényezőkre (polietiológia) vezethetők vissza, amelyek között kiemelt szerepet játszik, mintegy fókuszot alkotva az egészségtelen életmód megannyi tényezője.

Ebben a folyamatban a szervezett és viszonylag nem költséges ráhatás hatékony eszközévé tehetjük a korszerű és előremutató jogszabályi rendelkezésekre (obligát, komplex, hosszmetsetű alkalmasság vizsgálati rendszer) is támaszkodva a megelőző orvoslás említett szektorában (nem fertőző, idült betegségek megelőzése), ha a szakmai felelősséget a megfelelő feltételek kialakításával, tovább fejlesztésével a katonai szolgálatra való orvosi, pszichikai és fizikai alkalmasság longitudinális követésében

(az egyes alkalmassági összetevők induló megállapítása, majd rendszeres időszaki ellenőrzése) gyakorlatában bontakoztatjuk ki.

A kiépített és korszerű szinten tartott (szakmailag megfelelően megújított) alkalmasság vizsgálati rendszer a maga komplexitásával (sokoldalú szakmai koncentrációjával és a gyógyító funkciókkal megfelelő együttműködésben) lehetővé teszi a személyi állomány egészségi állapotának kedvező irányú, aktív befolyásolását. Rendszerbe tartásának optimalizálását eleget téve egészségpolitikánk humán, (az egészség, mint öröm forrás) katonai (a szakképzettség mellett a tapasztalatok értéke) és gazdasági (a kiképzés, továbbképzés jelentős költségei) dimenziójának egyaránt.

Vázlatos jövőkép

A KEA elbírálását végző rendszer hosszabb távra szóló koncepcióját – a realizálásról nem is beszélve – számos körülmény befolyásolja (pl. a korszerű szemlélet érvényesülése, anyagi-pénzügyi lehetőségek, a hadsereg fejlesztési irányai, a védelmi stratégia követelményei stb.) A befolyásoló tényezők hathatnak kedvezően, de esetenként a feladat-ellátás rendszerét deformálhatják is.

A kedvező irányú progresszióban bízva (azt tételezve) a témával közvetlenül foglalkozó vezető szakemberek megítélése szerint a jövő optimális rendszerét egy centrálisan felépített struktúra képezheti. Amelyben szervezeti egységben jelen vannak az egészségi alkalmasság mindhárom komponensét (szomatikus, pszichikai, fizikai) vizsgálni képes szervezeti elemek, szaktechnikák és a döntéseket hozó testületek (a jogorvoslatot is biztosító bizottságok).

Az alkalmasságvizsgálati feladatok ellátása mellett alkalmasnak kell lennie a KEA szakmai profiljában a preventív szakirányítási, a képzési-továbbképzési, a módszertani, az információs, valamint a tudományos-kutatási feladatok szakmai integrálására.

A stratégiát alapvetően a kontraindikációs gyakorlat túlsúlyával szemben, a jövőbe mutató szelekciós alkalmassági vizsgálatok kibontakoztatásának a programja kell meghatározza.

Ennek keretében teret kell adnia annak, hogy alkalmassági követelményeket tartalmazó táblázatok kialakításakor a **BNO** mellett megfelelő súlyt kell kapjanak az **FNO (Egészségügyi Világszervezet)** által közreadott nemzetközi, szakmai alapelveknek. A **BNO** és az **FNO** összehangolt

(kombinált) alkalmazásának kimunkálása elméleti és gyakorlati szempontokból egyaránt a jövő úttörő feladataként jelenik meg.

A rendszernek szorosan kapcsolódnia kell az illetékes szakkörhöz, illetőleg a honvédség védelmi stratégiájának szervezeti rendszeréhez, valamint a preventív orvoslás terén az egészségmegőrzés feladatkörben tevékenykedő szervezetekhez (kiemelt hangsúlyt adva a közvetlenül személyhez szóló felvilágosító munkának).

A szakmai tevékenység oldaláról annak fejlesztési stratégiáját az alábbi alapelveknek kell meghatározni:

- a) A tényleges szolgálatot teljesítők (ide értve a tanintézeti hallgatókat is) összességét átfogva fokozatosan előtérbe kell állítani a selekciós alkalmassági vizsgálatok alkalmazását;
- b) A hivatásos- és szerződéses állomány körében tovább kell fejleszteni a longitudinális alkalmassági vizsgálatok rendszerét, amely a megelőző orvoslás keretében kapcsolódik egyrészt az időszakos szűrővizsgálatokhoz, másrészt (ht. állományúak esetében) a parancsnoki minősítési rendszerhez. E tevékenység körében új egészségi követelményeket kell érvényesíteni, (mint pl. az optimális testsúly, a fizikai erőállapot, a trenírozottság, a pozitív mentális tulajdonságok stb.) az egyéni adottságok (alkati tényezők, életkor) figyelembevételével;
- c) Korszerű, lehetőség szerint metrizálható alkalmassági vizsgálati methodika kialakítása és alkalmazása;
- d) A rendszer egészét átfogó, számítás-technikán alapuló információs rendszer kiépítése;
- e) A korszerűsödő rendszernek megfelelő és számára optimális „**mozgásteret**” biztosító jogi szabályozási háttér folyamatos korszerűsítése.

Záró gondolatok

A tanulmányhoz szakirodalmi jegyzék nem készült, mivel – a repülő-hajózók és az űrhajósok speciális egészségi alkalmasságával, valamint a pszichikai alkalmassággal ellentétben – a szárazföldi haderőnemet – és különösen a katonai szolgálatra való alkalmasság általános elvi kérdéseit

(mintegy a téma Filozófiáját) – illetően szakközlemények nem igen kerültek közlésre.

E tanulmány szerzője több évtizeden át (a *HM Egészségügyi Szolgálat vezető beosztású tagjaként*, majd az *MH AVO* és az *MH EVI szaktanácsadójaként*) közvetlenül részt vett a **H-2**-öt követő alkalmasságvizsgálati szabályzatok, rendelkezések tervezeteinek kidolgozásában és mindennapos élő kapcsolatba került a **KEA** elbírálásának gyakorlati problémáival. Az így szerzett tapasztalatok és ismeretek motiválták e tanulmány megírására azzal a céllal, hogy lehetőség szerint sokoldalúan (szakmai elvek, szervezeti megoldások, szabályozási teendők) és a maga történetiségében összegezze és egyidejűleg tematizálja a **KEA**-val kapcsolatos alapelveket, valamint az egészségi alkalmasság és annak a gravitációs körébe tartozó fogalmakat.

A **KEA**-val kapcsolatos alapelvek és gondolatok megfogalmazásában a gyakorlati tapasztalatok mellett a szerző támaszkodott *professzor Ungváry Gyula „Munkaegészségtan”* című kézikönyvének az egészségi alkalmassággal kapcsolatos fejezeteiben foglaltakra, valamint „*A funkcióképesség, a fogyatékoság és a megváltozott munkaképesség véleményezéséhez*” 2004-ben közreadott *Irányelvekben (szerkesztő: Dr. Juhász Ferenc)* megfogalmazott elméleti ismeretekre.

A mindennapos gyakorlat során szerző számos progresszív gondolatot vitathatott meg az MH AVO és az MH EVI vezető és beosztott orvos és pszichológus munkatársaival, valamint a HM vezető beosztású jogászaival, hadkiegészítési és humánpolitikai szakembereivel, amiért szerző e helyen is köszönetét fejezi ki és annak a reményének ad hangot, hogy e szerény tanulmánnyal is hozzájárul a téma iránti érdeklődés erősítéséhez, és e sajátos szakterület még eredményesebb műveléséhez, a hazai gyakorlat elméleti megalapozásának fejlesztéséhez, az 1990-as években elkezdődött és jelentős eredményeket hozó „paradigma” váltás kiteljesedéséhez.

EGY LAKTANYABEZÁRÁS MARGÓJÁRA

Szücs Pál-Vasvári Tibor¹

A katonák élet, munka, kiképzés feltételeinek megteremtése és biztosítása és a műveletek logisztikai támogatása sohasem tartozott a könnyű tevékenységek közé. Különösen nehézé válik ez akkor, amikor ez még érzelmi kötődéssel is párosul. A laktanyák üzemeltetése, fenntartása mindig is a logisztikai támogatás egyik sarkalatos pontja volt. Kicsit furcsa az egyöntetűségben, de mégis voltak és talán vannak is szebb, otthonosabb, küllemében és elhelyezkedésében mutatósabb laktanyák. Ezek a laktanyák már pusztá létükben és megjelenésükben a rá néző számára szinte sugallta az odatartozást, a fegyelmezettséget és erőt sugárzott. Az ilyen nemcsak a logisztikai támogatás dagadó büszkesége volt, hanem a vezetési határozottságot is talán kinyilvánította.

Ha valaki Veszprémben a vasútállomásról a város felé közlekedett az út jobb oldalán egy sudár fenyőfákkal övezett, de kerítéssel körülvett elnyúló épületet látott, amely körül folyamatosan virágok nyíltak. Ha nem lettek volna a kapuban egyenruhások talán nem is tudta volna az idegen, hogy katonai területre tévedt, és a magyar légvédelem egyik alapvető szervezetének a vezető stábjára lelt. Ez az a szervezet amelyik megszakítás nélkül, függetlenül időjárás, nap és évszaktól örökös a Magyar Köztársaság légi felségjoga felett, folyamatosan pásztázza a légi határokat.

Talán nem mindenki ismeri, ezért érdemes néhány szóban áttekinteni ezt a szervezetet és tevékenységét. *Az alakulat- amelyik napjainkban több szervezeti és név módosítás után a 54. Légtérellenőrző ezred nevet viseli- a csökkentések után is az ország területén szétszórva 11 helyőrségben, 14 működő elkülönített elhelyezési objektumban végzi a feladatát.* Őrzés-védelem és elhelyezési biztosítás szempontjából is *több szolgálatával* áll kapcsolatban. Technikai eszközeit tekintve a régi és csúcs technika egymás mellett dolgozik, folyamatos együttműködési tevékenysége nemcsak hazai, hanem nemzetközi szinten is magas szintű. Az egyetlen szervezet, amely NATO csatlakozásunk óta folyamatosan együttes tevékenységet valósít meg. *Nos ezek vezető szervezete települt, dolgozott és végezte tevékenységét, amelyet Fenyves laktanyának hívtak.* Ez

¹ Szücs Pál mk. ezredes 54. Légtérellenőrző ezred parancsnok.

Dr. Vasvári Tibor nyá. ezredes 54. Légtérellenőrző ezred szervező.

nem egy hagyományos közértelemben vett laktanya, itt nincsenek kiképző és alakuló terek, raktárak és különböző kiszolgáló és biztosító objektumok és körletek.



Ami már máshol van

A 2007-es haderőreform kapcsán – amely az államháztartás hatékony működését hivatott elősegíteni – az 54. Légtérelőző ezred is számtalan változáson ment keresztül.

Szervezeti struktúrája racionalizálódott, technikai eszközei modernizálódtak, az alkalmazott munkatechnológia korszerűsödött. Ennek következményeképp a személyi állomány csökkent, illetve a keletkezett munkaerő-felesleget olyan helyekre kellett átirányítani, ahol katonai képzettségüknek megfelelően tudják munkájukat végezni.

Így jelentősebb elhelyezési infrastruktúrák szabadultak fel, amelynek üzemeltetése már nem költséggható. ***Többek között ezért kellett legutóbb az alárendeltségébe tartozó a városföldi radarszakasz laktanyájára, és ezért kellett lakatot tenni most a veszprémi Fenyves laktanyára is.***

Egy olyan épület került most bezárásra, amely a magyar egyetemes ***hadtörténelem*** részeként – funkciójánál fogva – szerepet játszott az ***I. és***

a **II. világháborúk** időszakában, az ezeket követő békeévekben mind a katonák **MH**, mind pedig **Veszprém** város életében.

Úgy véljük szükséges visszatekintve egy pillanatra megvizsgálni, megnézni, miért is építették meg ezt az épületet.

Az Osztrák-Magyar Monarchia hadseregei az első világháború során négy fő fronton – a szerbiai, az orosz (galíciai), az olasz és az erdélyi (romániai) harctereken harcoltak. A tömegtámadások, de különösen a sorozatlövő fegyverek (géppuska) elterjedése és a tüzérség tömeges alkalmazása miatt a harcoló csapatok soraiban súlyos, véres veszteségek keletkeztek.

Az első világháborúra ugyanekkor jellemző volt az *ügynevezett állóháború vagy lövészárók-háború*, amelyek embertelen körülményei – különösen az őszi és tavaszi hónapok – táptalajai voltak a járványok kialakulásának.

A Monarchia hadvezetése ezért nagy számban állított fel *hadikórházakat* a hátszágban. Veszprém központtal is létrehoztak abban az időben, 1914. augusztus 06-án, egy 20 kisebb kiegészítő hadikórházból álló komplexumot, amelyet az érkező sebesültek arányában bővítettek.

Az első ilyen bővítés során a város és a hadsereg vezetői megállapodtak abban, hogy a város északi széle és a Jutas vasútállomás között az út két oldalán keletre és nyugatra elterülő erdőben *kórházakat és járványkórházakat* építenek fel, és az építkezéshez a város is jelentősen hozzájárul, hogy a háború után átvegye az épületeket kórház vagy más egészségügyi létesítmény részére.

1915. július 10. körül indult meg az építkezés az út keleti oldalán egy 304 ágyas tartalék kórház, a nyugati oldalán egy 150 ágyas járványkórház létrehozására.

Az épületek tervezése barakk-kórháznak indult, de a városi tanács kérésére és mintegy 35 ezer koronás hozzájárulásával állandó épületeket kapott az intézmény. Az építésben jelentős erővel vettek részt elsősorban a hajmáskéri hadifogolytáborból áthozott orosz nemzetiségű hadifoglyok.

A járványkórház négy teljesen elkülönített különálló pavilonból állt, külön épületben volt a felvételi iroda, az orvosi szoba, a konyha és a raktárak. A veszprémi kórházkomplexumot **Dr. Georg Zuber nyugállományú ezredorvos** vezette. Az 5. (Jutasi) osztály osztályvezető főorvosa

Dr. Wallner Emil ezredorvos volt. Nagyon sok kolerás, tífuszos beteget gyógyítottak itt, és ahogy közeledett a háború vége, 1918-ban a katonai vezetés eldöntötte, hogy nem adják át a városnak a jutasi kórházkomplexumot.

Ezeknek a kórházépületeknek a felhasználásával építették ki a háború után az 1920-as évek első felében a jutasi Magyar Királyi Kínizsi Pál Csapat-altisztképző Iskolát.

Az útnak ezen a felén megmaradt a kórházi funkció, amelyben az iskola növendékeit, dolgozóit, tanárait ápolták. Az 1938. évben megkezdte nagyléptékű térhódítását Veszprém városban a **légvédelem a Sziklaközpont** építésével.

A második világháborúban számtalan bombatalálatot kapott a Jutas és környéke, a laktanya és maga a kórház is. A világégést követően az arra érdemes épületeket újjáépítették. A jutasi altisztképzőbe az orosz csapatok költöztek, míg a járványkórház épületét és laktanya kisebb részét a magyar katonák vették birtokukba.

Ettől kezdve a járványkórház épülete mindig is a légvédelem csapatainak elhelyezését szolgálta.

Különböző szintű parancsnokságaik nyertek elhelyezést az épületben, olyanok, mint a hadosztály, dandár és ezred.

Amennyiben végigtekintünk ezen a nagyléptékűen kezelt időutazáson, megállapíthatjuk, hogy az épület falai között mindig is emberi sorsok dőltek el. Előbb felgyógyulás, azaz élet vagy halál, később katonai karrier, előrelépés vagy visszacsúszás.

Sok titokról beszélhetnének falai. Előbb a betegek imáikba foglalt kívánságairól vagy gyógyulásaikról, utóbb a csapatok elhelyezkedéséről, fegyverzetéről, fejlesztésekről vagy leszerelésekről.

Jártak itt miniszterek, főpapok, űrhajósok, különféle nációk katonái. Rendeztek itt párttaggyűléseket, konferenciákat, szemináriumokat, kiképzéseket.

Falai hallhattak német, horvát, szerb beszédet, aztán - mivel a háború után a közös nyelv és légvédelmi technika is keleti lett-, meg kellett tanulnunk oroszul, azt is, míg végül most jelenleg angol szavak visszhangzottak oszlopai között.

Az őrzés – védelem terén is hosszú a sor, őrizték bejáratát bakák, sorkatonák, tiszthelyettesek, szerződéses katonák, és most civil szolgáltatók.

Küszöbét koptatták különböző katonagenerációk, akik vagy itt kezdtek, vagy itt fejezték be katonai pályafutásukat.

A légvédelem szempontjából fontos nagy parancsnok-generációk nőttek itt fel, vagy végezték itt munkájukat, amelynek eredménye az, hogy ma is beszélhetünk légtér-ellenőrzésről és lehet végezni itt e városban ezt a tevékenységet. Már több erőfeszítés volt elmozdítani Veszprémből a légvédelem irányítását, de mindedig ezek a kezdeményezések zátonyra futottak. Mindegyikőjük valamit hozzatett ehhez az épülethez, **volt, aki renováltatta, volt, aki átalakította, volt, aki bővítette**, amíg a mai formáját el nem érte. **A mostaniak számára így vált kedvessé ez az épület. Az objektumot körülvevő környezet pedig igazán nyugodt munkafeltételeket biztosított mindenki számára.** Öreg vörösfenyőfái, orgona-sorai, akácfaí a jó levegő mellett életteret biztosítottak az ezred törzs kedvenceinek, a mókusoknak és a madaraknak. De éltek itt rókák, nyulak, özek az emberekkel békés egyetértésben.

Pár éve itt még felmérések folytak, hogy az udvaron majd uszoda, tornaterem, étterem létesül, az épület tetejére újabb szintet húznak, és új tanácsteremmel és dolgozószobákkal fog bővülni, amely mára a pénzügyi racionalizálások következtében már a múlt kódébe vezett.

Az objektumban dolgozó munkatársak miért is szerették? Tágas, világos, levegős irodák, minden igényt kielégítő tanácstermek, jól kiépült híradó és informatikai infrastruktúra, a szökőkút, a virágok és a különböző fák, bokrok olyan miliőt biztosítottak az itt dolgozók számára, amely – és ezt bátran lehet állítani – egyedülálló az ismert hasonló környezetben.

A legutóbbi időben az itt dolgozók teljesen magukénak tekintették ezt az objektumot, amelyet bizonyít az a tény is, hogy **az objektum háromszor nyerte el a Virágos Veszprémért mozgalomban az intézményi kategória első díját.** Mindenki csodálattal szólt – többek között Bálint gazda is – az ápolt környezetről, és az itt telepített növényekről.

Most el kell köszönni ettől az objektumtól, kapuját a katonák előtt bezárják. Mivel további sorsa egyenlőre ismeretlen, így abban lehet reménykedni, hogy azok, akik ezt a területet és ezt az objektumot megvásárolják, vagy további hasznosításra megkapják, megőrzik valamilyen formájában az egyetemes magyar hadtörténelemnek ezt a darabját.

Mindazonáltal csak köszönet illeti az elhelyezési szolgálaton kívül mindazokat, akik védték, óvták környezetét, funkciójának megfelelően mindig fejlesztették.

Az utókor számára az **54. Légtérelenőrző Ezred parancsnoka Szűcs Pál mérnök ezredes** egy igen találó és leleményes „névjegy”-et talált ki és hagyott hátra. Mivel Veszprém városa a Bakony aljában terül el, így **egy hatalmas kőtömböt helyeztek el a bejárattal szemben, amelybe lecsiszolva és tömören belevésve hagyták vissza emlékeiket, erőfeszítéseiket.** Így az esetleges elszállítás sem egyszerű, a „gyűjtők” sem tudják magukévá tenni és a majdani beköltözők óhatatlanul a bejövetel alkalmával kell, hogy vessenek rá legalább egy pillantást.



A kőbe zárt történelem

Nem maradt más hátra, mint az, hogy a még ismeretlen gazdáit arra kérni, hogy ezt a kőtömböt tartsák tiszteletben, hogy az erre járók meg tudjanak emlékezni az egykori katonai járványkórházzról, és a Légtérelenőrző Ezred és jogelődjeinek itt dolgozó munkatársairól.

MEGSZÚNT AZ MH ÖSSZHADERŐNEMI LOGISZTIKAI ÉS TÁMOGATÓ PARANCSNOKSÁG

Gáspár Tibor¹

*A haderő átalakítás ismert folyamatai szerint 2007. június 30-
al befejeződött az MH Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Pa-
rancsnokság felszámolása. 2007. június 13-án, ünnepi állománygyűlé-
sen került bejelentésre e tény. A parancsnokság csapatzászlóját Dr.
Gáspár Tibor mk. vezérőrnagy, utolsó parancsnok átadta Tömböl
László mk. altábornagynak, az MH Összhaderőnemi Parancsnokság
parancsnokának.*

Röviden tekintsük át az MH ÖLTTP rövid történetét

*A 90-es évek végén már magától értetődő volt, hogy létre kell hozni
a Magyar Honvédségben egy olyan szervezetet, amely a szövetségi rend-
szerhez illeszkedően képes működtetni egy modern, komplex ellátási,
biztosítási és támogatási rendszert és teljes struktúráját átfogó logisztikai
vezetést képes megvalósítani.*

Tudni kell azonban, hogy a különböző szakterületek megfelelő ellá-
tásának teljes körű, anyagi technikai kiszolgálásához hosszú időn keresz-
tül az adott eszközök és korlátozott lehetőségek között kellett a kitűzött
célokhoz a megfelelő erőket és eszközöket biztosítani.

*A honvédelmi miniszter határozatával 2000. október 1-én a Ma-
gyar Honvédség Logisztikai Főigazgatóság egyidejű megszüntetésével,
annak jogutódjaként megalapította a MH Összhaderőnemi Logisztikai
és Támogató Parancsnokságot. Az MH ÖLTTP rendeltetése volt a Ma-
gyar Honvédség katonai szervezetei, továbbá a Honvédelmi Miniszté-
rium és közvetlen szervezetei üzemeltetési, ellátási, elhelyezési és
közlekedési biztosítási feladatok tervezése, szervezése és a végrehajtás
irányítása béke időszakban önállóan, háborús időszakban az egészségügyi
biztosítással kiegészítve.*

¹ Dr. Gáspár Tibor mk. vezérőrnagy, az MH Összhaderőnemi Logisztikai és Tá-
mogató parancsnokság volt parancsnoka.

Az MH ÖLTP feladata a Magyar Honvédség felsőszintű vezető szervei és csapatai béke és minősített időszakos támogatási feladatainak *tervezése, szervezése és a végrehajtás irányítása*. A szolgálati alárendeltségébe tartozó katonai szervezetek közvetlen *vezetése*.

Költségvetési gazdálkodó irányító hatásköre a szervezetébe és alárendeltségébe tartozókon túl kiterjedt a Magyar Honvédség kijelölt felsőszintű gazdálkodó szervezeteire és a Honvéd Vezérkar közvetlen katonai szervezetekre.

Az MH ÖLTP a Magyar Honvédség *vezérkari főnöke* közvetlen szolgálati alárendeltségében hajtotta végre feladatait.

A parancsnokság szervezeti kialakítása alapvetően az **MH LFI struktúráját követte, kiegészítve** azt az addig logisztikán kívüli ellátási ágak (*kiképzés-technikai, humán anyagi, térképészeti anyagi*) felsőszintű szakanyagnem felelős szervezeti elemekkel, valamint *Parancsnoki Irodával és a Létesítmény Főnökséggel*.

A korábbi ágazati rendben működő ellátó központok és raktárak integrációjával megalakultak az ágazatsoportos feladatokat végző **MH Harcanyag-, MH Haditechnikai-, MH Hadtápanyag Ellátó Központok**.

Az új ellátó központok hadrendbe állításával egyidejűleg megszűnt 13 hadrendi elem. Hadrenden kívül, a gödöllői **HM Currus Rt**-be beolvadt az **MH Fegyverzet Javító Üzem**, az **MH Elhelyezési Központ** pedig a **HM Ingatlankezelő Hivatal (HM IKH)**-ba épült be. Csökkent a létszáma az **MH Katonai Közlekedési Központ (MH KKK)**-nak és az **MH 1. Logisztikai Támogató Dandár** pedig átalakult **Támogató Ezreddé**.

A szervezési feladattal a parancsnokság alárendeltségébe kerültek a központi támogató szervezetek, így az **MH Híradóparancsnokság**, az **MH 40. Galga Vezetésbiztosító Ezred**, az **MH Térképész Szolgálat**, az **MH Meteorológiai Szolgálat**, az **MH Szabályzat Kiadó Intézet és Központi Nyomda**, az **MH 1. Tűzszerész és Aknakutató Zászlóalj**, az **MH Központi Anyagraktár és Javító Üzem**, mely szervezetek átalárendelése „*jogerőre*” emelte az **MH ÖLTP** megnevezését és annak *hadtest szintű* jogállását.

Az **MH ÖLTP** alárendelt szervezetei olyan egységes logisztikai és támogató rendszert alkottak, amely képes volt a katonai tevékenységek hatékony biztosítási és támogatási feladatainak megoldására.

Az elmúlt több mint hat évben ez a két alrendszer – logisztikai és támogatási – kellően összecsiszolódott, kiforrott, egymást hatékonyan kiegészítővé vált.

Az elmúlt években számtalan szervezeti változást ért meg a szervezet. A parancsnokság létszáma csökkent, a beintegrálódott feladatokkal (HVK Logisztikai Csoportfőnökség, HM GTH egyes feladataival) növekedett, majd újra csökkent.

Alárendelt szervezetek szűntek meg, alakultak át.

Az elmúlt évek átalakításainak egy közös vonása volt: a vezetés kikérte a szervezetek véleményét, amit a szakemberek nagyon körültekintően, a Magyar Honvédség további feladatainak hatékonyabb végrehajtása érdekében, a szorító gazdasági kényszereket is figyelembe véve, a történelmi és szakmai tapasztalatok alapján és legjobb tudásuk szerint fogalmazták meg. Aktív részesei voltak a változásoknak. Bízta benne, hogy az átalakulás után jobb lesz. ***2006 őszén ez nem így történt.***

Összefoglalva elmondható, hogy az MH ÖLTP teljes állománya mindig egy célt tartott maga előtt: a csapatok mindig megfelelő anyagokkal és eszközökkel legyenek ellátva, időben érkezzenek alkalmazási helyükre és megfelelő utánpótlással rendelkezzenek, majd feladataik teljesítése után rendben visszatérjenek.

A nosztalgia mondatja velem: volt egy ÖLTP, jó volt, szép volt, soha el nem felejtjük.











KÖSZÖNTJÜK

PROF. EMERITUS, DR. KNOLL IMRÉ

A magyar logisztika doyen-jét 85. születésnapja alkalmából

Németh Ernő¹

Ez év szeptemberében volt a 85. születésnapja a katonai logisztikusok által is jól ismert és tisztelt Knoll professzornak. Mérnök-közgazdász, MTA doktor, a Magyar Logisztikai Egyesület alapítója, jelenleg tiszteletbeli elnöke. Nemzetközileg jegyzett tudós és tudomány-szervező, egyben nagyvállalati projektek szakmai vezetője ma is.



Születésnapján a **Magyar Tudományos Akadémia** zsúfolt dísztermében köszöntötték *tudóstársak, a hazai és nemzetközi gazdasági és tudományos közélet képviselői, katonák, valamint barátok és családtagok* azt az embert, aki immár évtizedek óta munkálkodik azon, hogy egyre korszerűbb *logisztikai tudományos módszerekkel* segítse elő a hazai és a nemzetközi gazdaság mobilitását.

¹ Dr. Németh Ernő nyá. ezredes, a hadtudomány kandidátusa, MLBKT-MLE tanúsított logisztikai szakértő.

Pályafutása során munkásságát számtalan *hazai és külföldi kitüntetés, elismerés* fémjelzi, eddig **25** könyve jelent meg. Szeptemberben a **Gödöllői Szent István Egyetem „honoris causa” díszdoktorává** avatta.

Korábban megkapta a HONVÉDELEMÉRT kitüntetés első osztály fokozatát, amire többek között nagyon büszke. Ezt az elismerést azért kapta, mert az elmúlt évtized elején mondhatni elsőként ismerte fel a **polgári és a katonai logisztika** kapcsolódási lehetőségét, szükségszerűségét. Kapcsolatai, emberi hozzáállása révén sokat tett annak érdekében, hogy a katonai és a polgári logisztikusok minél szélesebb körben megismerjék egymást, szakmai ismereteiket, tapasztalataikat kölcsönös kicseréljék.

Az ünnepségen történt beszélgetés során arra a kérdésre, hogy milyen tulajdonságokkal kell rendelkeznie a jó logisztikusnak?, az alábbi választolta:

„Nem minden ember születik logisztikusnak. Kooperációs készség és széles látókör szükségeltetik hozzá. Nekem, mint mérnök-közgazdásznak alapvetően rendszer-szervező „fejem” van. Nem gépkonstrukciók részletes megtervezésével foglalkozom, hanem a már elkészült berendezések, hardver-szoftver elemek optimális rendszerbe állításával, melyhez természetesen kapcsolódik az integrált informatika is. A logisztikus 360 fokban figyeli maga körül a jelenségeket, de nem politikus, azonban mindig tudnia kell, kivel, hogyan működjön együtt”.

Professzor urat ma is szellemi és fizikai frissesség jellemzi, lenyűgöző, mindenkit magával ragadó emberi magatartása, kapcsolatteremtő készsége, sajátos humora.

A katonai logisztikusok nevében kívánunk további hosszú, aktív életet, jó erőt- egészséget, magánéletében boldogságot!

SZAKMAI EGYEZTETÉS ÉS CIVIL – KATONAI EGYÜTTMŰKÖDÉS A GYAKORLATBAN

Vasvári Tibor¹

November 06-án Veszprémben az 54. Légtérelenőrző Ezrednél szakmai egyeztetésre és kötetlen megbeszélésre került sor Szűcs Pál mérnök ezredes az alakulat parancsnoka és Doór Zoltán a Magyar Logisztikai Egyesület (MLE) elnöke között.

A megbeszélésen résztvett *Cseke László* az MLE főmunkatársa, *Dr Vasvári Tibor nyá. ezredes*, valamint *Lőrinc Béla őrnagy* logisztikai főnök is.

Az alakulat tagja a **Magyar Logisztikai Egyesületnek**, így az egyesület rendezvényei számukra nyitottak, – melyet lehetőségeikhez mérten ki is használnak, – első kézből szereznek ismereteket a *civil támogatás* különböző kihatású és terjedelmű kérdésköreiről, a jogszabályi előkészítés és megvalósítás, valamint a beszállítói szakmai tapasztalatokról.

Ezek a rendezvények, - konferenciák, fórumok, szakmai klubnapok, szakmai kiadványok – átfogják a hazai civil logisztika majdnem teljes szféráját, így a logisztikát – elsősorban a fogyasztó logisztikát érintő kérdések közvetlenebbül kerülhetnek feldolgozásra.

A honvédség, ezen belül a végrehajtó alakulatok szintjén is mind több a kapcsolódási pont a polgári szférával, különösen a logisztika területén az ellátási lánc, a szállítás és szállítmányozás, bizonyos outsourcing témákban pedig közvetlen kapcsolódás van.

Mint ismert az MH 54. Légtérelenőrző Ezred alárendelt alakulatai az egész ország területén szétszórtan helyezkednek el és hajtják végre folyamatos feladatukat, ennek megfelelően a minél magasabb hatékonyságú és költségkímélő, ugyanakkor minőségi és elvárt biztonságú támogatás megvalósulás kiemelt jelentőséggel bír. Az Egyesület szakmai segítséget tud nyújtani a logisztikai szakemberek szakágazati felkészültségének növelésében is, alapvetően nemcsak az ellátási lánc vonat-

¹ Dr. Vasvári Tibor nyá. ezredes, MLBKT-MLE tanúsított logisztikai szakértő, 54. Légtérelenőrző Ezred, szervező.

kozásában, hanem a közbeszerzések, az egyedi szükségletű megrendelések, a minőségbiztosítási követelmények érvényesítésében is.

Az elmúlt időszak tapasztalatit összegezve megállapítható, hogy az együttműködés mindkét oldal szerint előre mutató és jó irányú. Az Egyesület eddig is nagyon jó együttműködést valósított meg a megszűnt **Légierő Parancsnoksággal**, a légi szállítások vonatkozásában folyamatosan feldolgozták és kicserélték tapasztalataikat, a konferenciákon kölcsönösen előadásokat szerveztek az előzetesen egyeztetett témákban.



A szakmai egyeztetés résztvevői

A civil szakmai szervezetekkel való folyamatos kapcsolattartás és együttműködés napjaink kihívása is, hisz a globalizáció és a felgyorsult fejlődés világában lépést kell tartani a közvetlen környezetünket meghatározó tényezők változásaival, az elért eredményekkel, azok megfelelően szabályozott kerek közötti alkalmazásával, a helyi cselekvések kreativitásával a biztosítást és támogatási megvalósulást szükséges szinten tartani.

Az elkövetkezőkben elhatározott szándék, hogy *folytatódik a két szervezet között* a szakmai együttműködés, az Egyesület éves tervének körvonalazódásával az alakulat vizsgálja a neki legtöbbet adó és szükségesnek ítélt kérdésköröket, az Egyesület pedig biztosítja a becsatlakozást.

A katonai logisztika végrehajtási kérdéseinek, tapasztalatainak ismeretbővítő jelleggel történő megjelenítésére lehetőség van az **Egyesület Évkönyvében**, valamint a kéthavonta megjelenő **Loginfó** szakmai folyóiratban, melyeket az alakulat részére rendelkezésre bocsát. Az Egyesület komoly külföldi szakmai kitekintéssel rendelkezik, elsősorban a logisztikai szolgáltatások vonatkozásában, melyeket esetleges hasznosításra igény szerint rendelkezésre bocsátanak.

A kétoldalú egyeztetés és megbeszélés során a vendégek megismerkedtek az alakulat tevékenységével és szerteágazó feszített és nemzetközi kapcsolódású feladatrendszerével, valamint a katonai logisztika helyi speciális területeivel.

MEGALAKULT A MAGYAR KATONAI LOGISZTIKAI EGYESÜLET

Németh Ernő¹

A Magyar Honvédségnél nagy szakmai tapasztalatokat szerző logisztikai szakállomány kezdeményezésére, akik egy része ma már nyugdíjas, 2007. október 25-én megalakult a Magyar Katonai Logisztikai Egyesület (MKLE).



A Magyar Katonai Logisztikai Egyesület alakuló közgyűlése

Az egyesület alakuló Közgyűlésén 41 fő vett részt. *A Közgyűlés egyhangúlag elfogadta az Egyesület működését meghatározó Alapszabályt, s megválasztotta az Elnökséget és a Pénzügyi Ellenőrző Bizottságot.*

¹ Dr. Németh Ernő nyá. ezredes, a hadtudomány kandidátusa, MLBKT-MLE tanúsított logisztikai szakértő.



A Magyar Katonai Logisztikai Egyesület elnöksége

(Dr. Gáspár Tibor mk. vezérőrnagy, elnökségi tag, Baranyi Ferenc nyá. ezredes, titkár, Hazuga Károly vezérőrnagy, elnökségi tag, Dobó Péter nyá. vezérőrnagy, elnök, Szabados József nyá. ezredes, elnökségi tag).

Az Egyesület azzal a céllal jött létre, hogy, *összefogja a katonai logisztika iránt érdeklődő szakembereket, intézményeket és civil szervezeteket, szakmai kapcsolatot teremtsen köztük, szervezze az együttműködésüket*, tudományos és gyakorlati információkat dolgozzon fel.

A szervezet szakemberei által a jövőben kialakításra kerülő szakmai véleményeket, javaslatokat, az **Egyesület** a lehető legszélesebb körben közzéteszi, igény szerint szolgáltatást nyújt a téma iránt érdeklődő oktatási intézményeknek is.

Az Egyesület nyílt szervezet, tagja lehet bárki, aki elfogadja az Alapszabályban rögzítetteket, egyetért az egyesület célkitűzéseivel, és rendszeresen fizeti a tagdíjat.

Az Egyesülettel kapcsolatos további információk az alábbi elérhetőségeken szerezhetők be:

e-mail: baranyi.ferenc@hmei.hu

Telefon: Mobil: 06 30 230 68 48

HM: 45 384

Az Egyesület tagjai sorába vár minden olyan egyént, szervezetet, intézményt és vállalkozást, akik a kitűzött célokkal egyetértve szívesen részt vesznek az egyesületi munkában.

Jelentkezni a megadott elérhetőségeken lehet.

SZERKESZTŐSÉGI MEGJEGYZÉS:

A logisztika –mint cselekvési terület és szemléletmód – a katonai alkalmazásból először az Amerikai Egyesült Államokban, majd Japánban és Európában terjedt el. Ma már a logisztika a gazdasági élet olyan „eszköze”, ami egy adott ország, régió fejlettségi szintjét, a piaci viszonyok alakulását, szerepét meghatározza.

A logisztikát tehát a polgári, civil területen is elismerten, a katonai gondolkodás hozta létre.

Az, hogy a **Magyar Katonai Logisztikai Egyesület** megalakult mindenképp üdvözlendő tény a magyar logisztikai közéletben.

Kívánjuk az Egyesületnek, hogy a jövőben kitűzött céljainak megfelelően, eredményesen végezze munkáját!

A cikkeket lektorálták (bírálták)

- Prof. emeritus Dr. Ungvár Gyula nyá. mk. altábornagy
- Prof. Dr. Báthy Sándor nyá. ezredes, egyetemi tanár
- Prof. Dr. Turcsányi Károly nyá. mk. ezredes, egyetemi tanár
- Dr. Szenes Zoltán nyá. altábornagy, kandidátus, MTA HB elnök-helyettes
- Dr. Bencsik István nyá. vezérőrnagy, kandidátus
- Dr. Jároscsák Miklós nyá. ezredes, köztisztviselő PhD.
- Dr. Németh Ernő nyá. ezredes, kandidátus, MLBKT-MLE tanúsított logisztikai szakértő
- Dr. Gáspár Tibor mk. vezérőrnagy
- Hazuga Károly vezérőrnagy
- Keszthelyi Gyula nyá. mk. dandártábornok
- Zsiborás János nyá. ezredes

A képeket Szabó Lajos zászlós készítette az MH Támogató Dandár, Támogató Zászlóalj állományából.

TARTALOMJEGYZÉK

A LOGISZTIKAI BIZTOSÍTÁS ELMÉLET

<i>Dr. Gáspár Tibor</i>	Gondolatok a logisztikáról	2
<i>Kristóf Tamás</i>	A haderőfejlesztés tervezési és finanszírozási sajátosságai az elmúlt 5 évben	8
<i>Tollár Tibor</i>	A feladatalapú tervezési módszer alkalmazása a védelemigazgatás költségvetésének tervezésében	26
<i>Prof. Dr. Báthy Sándor</i>	A stratégiai tartalékolásról, a honvédelmi célú tartalékolás szemszögéből	35
<i>Lengyel András</i>	Hadszintér-előkészítés logisztikai feladatrendszere	48
<i>Zsiborás János</i>	Szabályozottság-a Magyar Honvédség logisztikai rendszere hatékony működtetésének alappillére	68
<i>Baranyai Virgil</i>	NATO műveleti támogatási lánc menedzsment koncepció megvalósulása napjainkban	78

A KATONAI LOGISZTIKAI BIZTOSÍTÁS GYAKORLATA

<i>Dr. Jároscsák Miklós</i>	A katonai és polgári együttműködés területének jellemző összetevői	108
<i>Petneházi Ferenc</i>	A védelmi igazgatási szervek helye és szerepe a Honvédelmi Katasztrófavédelmi Rendszer szervezetében	120
<i>Bugner Sándor</i>	A védelmi ágazat és a belső ellenőrzés I. RÉSZ.	129

<i>Dr. Balla Tibor</i>	A Magyar Honvédség Pénzügyi és Számviteli Szervezete, működésének értékelemzése I. RÉSZ.	140
<i>Besenyő János</i>	Logisztikai szerződések (Hogyan maximálhatók a cégek által nyújtott szolgáltatások)?	168
<i>Szászi Gábor</i>	A „Közlekedési Operatív Program” (KOP) és annak védelmi aspektusai SZAKTÖRTÉNET	174
<i>Prof. Dr. Turcsányi Károly.</i>	Harckocsi gyártás néhány termelési-minőségképeség problémája a II. világháborúban FOLYÓIRAT SZEMLE	206
<i>Dr. Lits Gábor</i>	A Német Fegyveres Erők anyagi bázisának új logisztikai rendszere és mozgó logisztikai erői TÁJÉKOZTATÓ – INFORMÁCIÓ	237
<i>Dr. Varga István</i>	Katonai alkalmassági vizsgálatok	258
<i>Szűcs Pál. Dr. Vasvári Tibor</i>	Egy laktanyabázis margójára	292
<i>Dr. Gáspár Tibor</i>	Megszűnt az MH Összhaderőnemi Logisztikai Parancsnokság	298
<i>Dr. Németh Ernő</i>	Köszöntjük Prof. Emeritus, Dr. Knoll Imrét	306
<i>Dr. Vasvári Tibor</i>	Szakmai egyeztetés és civil-katonai együttműködés a gyakorlatban	308
<i>Németh Ernő</i>	Megalakult a Magyar Katonai Logisztikai Egyesület	311

IMPRESSZUM

**Szerkesztőség: MH Támogató Dandár (Zách u.) objektum
XII. épület.**

1101 Budapest Zach u. 4.

1885 Budapest, Pf: 25.

Főszerkesztő: HM 25-653

Mobil: 06 30 6352308

e-mail [www. katlogszerk@hm.gov.hu](mailto:www.katlogszerk@hm.gov.hu)

Felelős szerkesztő: HM 57-942, 57-943

Fax: HM: 57-315

e-mail [www. katlogszerk@hm.gov.hu](mailto:www.katlogszerk@hm.gov.hu)

katonailogisztikaifolyoirat@mil.hu

A szerkesztőség sem elektronikus, sem nyomtatott példányban kéziratot nem őriz meg, nem ad vissza!