

Nyt. szám:5/167/ HM GTH

sz. példány



11. ÉVFOLYAM
2003. ÉVI KÜLÖNSZÁM

Megjelenik negyedévenként

A MAGYAR HONVÉDSÉG LOGISZTIKAI FOLYÓIRATA

Szerkesztő bizottság

Elnök

Gáspár Tibor

Tagok

Adorjáni István, Anda Árpád,
Báthy Sándor, Hazuga Károly,
Kasza Zoltán, Kulcsár István,
Rádli Tibor, Svéd László,
Szarvas László, Szili János,
Tóth Zoltán, Turessányi Károly,
Túri János, Zsiborás János

Szerkesztőség

Főszerkesztő

Jároscsák Miklós

Felelős szerkesztő

Tóth József

Felelős kiadó MH Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató
Parancsnokság

Készült:

MH Központi Nyomdájában

ISSN 1588-4228

”Tactics is the art of the logistically possible”

“Harcászat a logisztikai lehetőségek művészete”

KATONAI LOGISZTIKA

TARTALOMBÓL

- Logisztikusok Napja ünnepi megemlékezés
- A tárcaszintű erőforrás és költségtervezés egyes módszertani kérdései
- A légierő logisztikai biztosítása megszervezésének és vezetésének kérdései, tekintettel a haderőreform döntéseire
- A Magyar Honvédség logisztikai rendszere, működési rendje és fejlesztésének irányai
- Gondolatok a NATO-konform katonai logisztika egyes kérdéseiről
- A logisztika műszaki funkciója
- A haderőfelülvizsgálat utáni honvédség közlekedési támogató képessége
- Üzemeltetési Tudományos Konferencia (2003. Veszprém)
- Logisztikusok indulója

2003. ÉVI

KÜLÖNSZÁM

A MAGYAR HONVÉDSÉG LOGISZTIKAI FOLYÓIRATA

**LOGISZTIKUSOK NAPJA
2003. december 1.**

„November 29-i ünnepi állománygyűlésen Mikita János mk. vezérőrnagy¹ előadása”.

Szerkesztőség



Tisztelt Ünnepi Állománygyűlés!

Nagyon jóleső és felemelő érzés számomra, hogy ezen a központi rendezvényen, a honvédelmi tárca közigazgatási és katonai vezetése nevében erről a helyről köszönhetem a haderő logisztikai szakállományát és itt mondhatok köszönetet a szakszolgálat valamennyi tagjának a mindennapi helytállásáért.

¹ Mikita János mk. vezérőrnagy, HM-HVK Törzsigazgató.

Immár hagyományosan – minden év december elsején, a katonai logisztikusok ünnepén – ha csak egy napra is, de reflektorfénybe kerül a haderő harci – kiszolgáló támogatására hivatott szervezet, amelynek tagjai hazai és külföldi területen egyaránt folyamatosan és felelősen gondoskodnak arról, hogy a vállalt katonai küldetéseinkhez, illetve a csapatok alaprendeltetésének betöltéséhez szükséges logisztikai feltételek rendelkezésre álljanak.

Ebben a körben talán felesleges megemlítenem, hogy a katonai logisztika ókorig visszavezethető történelme fordulópontokban gazdag. A Római Birodalom, Bizánc hadviselésében, majd a napóleoni háborúban és később a legújabb kori hadműveletekben a katonai logisztika folyamatosan fejlődött. Fejlődési szakaszai során mindvégig megőrizte ember központúságát, a katonára irányuló ellátás prioritását.

A szakterület fejlődési fordulópontjai egyértelműen a fegyverek, majd fegyverrendszerek és azok hordozói minőségi változásaihoz kötődtek, illetve az adott kor technikai forradalmához kapcsolódtak. A hadtörténelmet tanulmányozva azt is megállapíthatjuk, hogy a szemben álló felek közötti küzdelmet mindig a fegyverek közötti különbség, valamint az utánpótlás nemzetgazdasági bázisának ereje, tehát a gazdaság és annak katonai vetülete a logisztika teljesítőképessége döntötte el. Ez az axioma mára sem vesztett érvényességéből, sőt a katonai logisztika új menedzsment szemlélete révén egyre jobban beépül a nemzetgazdaságba.

Egyben ez azt is jelenti, hogy a logisztika történelmileg kialakult katonai alkalmazása újabb és újabb közös pontokon találkozik a polgári alkalmazással, aminek hasznélvezője nem lehet más, mint a Magyar Honvédség egésze.

A mai logisztika teljesítménye a haderő támogatási rendszere jelenlegi állapotát és feltételrendszerét tekintve rendkívül nagyra értékelhető, hiszen a nemzetgazdasági szervezetekkel közösen elért eredmények ellenére a szakszolgáltatnak a XX. század utolsó évtizedeire jellemző körülmények között kell megoldásokat találni a XXI. század elején fennálló kihívásokra.

Személyes ismereteim szerint az elmúlt évek óta valamennyi Logisztikai Napnak külön mondanivalója, üzenete, vagy ha úgy tetszik mottója van. ***Talán a jelenlévők közül többen emlékeznek arra, hogy:***

- 1997-ben az új Logisztikai Főcsoportfőnökség és a Logisztikai Főigazgatóság, valamint csapat tagozatban a logisztikai ezredek

és a logisztikai zászlóaljok létrehozása, szervezeti és működési rendjük összehangolása állt a szakmai tevékenységek középpontjában;

- 1998. év során a logisztikai szervezetek elé állított fő célkitűzés hazánk NATO csatlakozásához kapcsolódóan, a szövetségen belüli logisztikai együttműködés feltételeinek megteremtésére irányult;
- 1999. évet a NATO tag Magyarország hadereje logisztikai támogató rendszerének új elemekkel történő felruházása jellemezte;
- és legutóbb a 2000-2002. évek logisztikai fejlesztésének tartalmát a NATO harmonizációs törekvések felerősödése, a szervezeti - működési rend megreformálása képezte.

A mai ünnepnap aktuális mottója a haderő hazai és nemzetközi feladatainak lehető legteljesebb támogatása mellett, a tényleges logisztikai képességek eléréséhez vezető út kijelölését, a 10 éves haderőreform logisztikai koncepciójának megfogalmazását és annak valóra váltását foglalja magában.

Biztos vagyok abban, hogy a jelenlévők előtt is jól ismert a Magyar Honvédség helyzete, abból következően a lefolytatott védelmi felülvizsgálat eredménye, amely alapján kidolgozott részletes tervek felölelik az *önkéntes rendszerű haderőre történő áttérés*, a már régen esedékes *haditechnikai fejlesztések*, az *infrastrukturális beruházások*, a *felkészítés – kiképzés*, valamint a haderő működtetés *új alapokon* végrehajtandó feladatait.

Ebben a 10 évet átfogó tervező munkában – a tervezési decentrumok mellett – kiemelt szerep hárul az **MH Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsnokság** és a **HM Gazdasági Tervező Hivatal** állományára, akiknek óriási felelőssége van a tárca *feladat alapú erőforrás és költség* tervezésében.

A mindannyiunk jövője szempontjából oly fontos 10 éves haderő átalakítási tervről szükségesnek és érdemesnek tartom a következőket elmondani:

- Ez a terv egyedülálló a Magyar Honvédség történetében, mivel a haderő minőségi átalakításának egymással összehangolt és a Pénzügy Minisztérium költségvetési prognózisára épített feladatrendszerét tartalmazza;

- Ezideig még nem volt olyan átfogó haderő modernizálási tervünk, mely a NATO szövetség biztonságpolitikai céljaihoz igazítva jelezte ki a haderő szervezeti, személyi összetételét, technikai felszerelését, illetve azokból kiinduló alkalmazását;
- A 10 éves terv a forrásprognózisok szerint kiegyensúlyozott, így következetes végigvitele esetén biztosított lesz a jelenlegi haderőstruktúra átalakítása és azzal összefüggésben a katonai szervezetek készenlétének elérése.

Bár a 10 éves terv – divatos szlenggel élve – egy szebb jövőt vázol fel számunkra, de annak megvalósulásáig szembe kell néznünk a katonai logisztika területén is a jelenlegi helyzettel és a közvetlenül előttünk álló feladatok megoldásával. ***Elismerésre méltó tény, hogy ma már a katonai logisztika külső jegyeit és belső tartalmát tekintve is betölti a 3. haderőnem szerepét,*** ezáltal súlya és szerepe megnövekedett, mind a termelői logisztika, mind a fogyasztói logisztika tekintetében.

A katonai logisztika említett két ágához tartozó szervezetek konstruktív együttműködésének eredménye, hogy a Balkánon, Afganisztánban és Irakban harci körülmények között tevékenykedő kontingenseink megfelelő járművekkel, felszerelésekkel, készletekkel, valamint ***jól működő utánpótlási rendszerrel*** rendelkeznek, amelyek révén minden tekintetben egyenrangú tagjai a nemzetközi kötelékeknek. Ezen kiemelt feladatok mellett nem törpül el ***a hazai és nemzetközi gyakorlatok professzionális szintű logisztikai támogatása,*** továbbá a haderő napi működésének koránt sem egyszerű biztosítása. Ugyanakkor itt szeretném megjegyezni, hogy a honvédelmi vezetés világosan látja a tiszteletet érdemlően teljesített feladatok mögötti feltételek hiányát és tisztában van azzal, hogy hosszabb idő óta hiányzik a nemzeti támogatás katonai logisztikai rendszere, egy-két kivételtől eltekintve elavultak a szakági normák, ***valamint a gyakorlati lépések sora áll a szakmai vezetés előtt a készletképzés új szabályozása, a NATO konform anyagosztályok kialakítása, az inkurrens anyagok és technikai eszközök átadása vonatkozásában.***

Ezeken túlmenően az is nyilvánvaló, hogy a fogyasztói logisztika korábbi modernizációs törekvései nem jártak az elvárt eredménnyel, aminek következtében a szakalegységekig lemenő szervezeti és vezetési struktúrát az elmúlt hetekben jóváhagyott koncepció mentén tovább kell formálni.

A sorozatos logisztikai átalakítások közepette bennem is megfogalmazódtak olyan kérdések, mint:

- Miben rejlik a katonai logisztika ereje?
- és hogyan képes teljesíteni a nemzetközi megítélés szempontjából is kiemelt feladatait?

Szerintem a kérdésekre adható válasz a ***katonai logisztika egységében és vezetésének szilárdságában rejlik.***

Ez azt jelenti, hogy mára már a katonai és a polgári szférában egyaránt ismert, egyben elfogadott a katonai logisztika anyagnemfelelős szakágazatokra épülő struktúrája, mely szakágazatok külsőleg kapcsolódnak a nemzetgazdasági partnerekhez, belülről pedig hatást gyakorolnak az egyes katona ellátására, illetve az adott fegyverrendszer vagy technikai eszköz üzemeltetésére. ***Nagy ereje és egyben stabilitása a katonai logisztikának, hogy a NATO harmonizációs törekvések közepette megjelenő koncepcióváltási igények ellenére tántoríthatatlanul kitartott a szakági működés továbbvitele mellett.***

Tisztelt Hölgyeim és Uraim!

Kedves Logisztikusok!

A Logisztikai Napok hagyománya szerint évről – évre az ünnepi események része, az elindított és végrehajtott szervezeti – működési változtatások számbavétele.

Ezen a téren - áttekintve a haderő fejlesztés elmúlt időszakát - azt láthatjuk, hogy egyetlen fegyvernem, vagy szakcsapat életében sem történt annyi és oly mélyreható változás, mint a katonai logisztika csapat- illetve központi tagozatában. A közvetlen logisztikai támogatás csapat tagozatában talán két évet élt meg az a szervezeti és működési konstrukció, amely a logisztikai vezetést a törzs, a logisztikai műveleti központ és a logisztikai zászlóalj között megosztotta.

Jelentős változást eredményezett a szakterület fogyasztói ágának vezetésében a HM-HVK Logisztikai Csoportfőnökség megszüntetése, szervezete egy részének és feladatrendszerének beolvasztása az MH ÖLTP vezetési rendjébe. Ezekkel a változások sora még nem ért véget, hiszen a HM Gazdasági Tervező Hivataltól három önálló feladat került az MH ÖLTP rendszerébe, amely mellett megalakult a katonai logisztika régóta

hiányzó miniszteriális láncszeme, mely űr a **HM Logisztikai és Hadi-technikai Fejlesztési, Felügyeleti Főosztály** létrehozásával szűnt meg.

A felsorolt és a katonai logisztika teljes rendszerére kiható változások csak az elmúlt egy év termékei, ugyanakkor meggyőződésem szerint a jelenlévők döntő többsége előtt ismert, hogy a **fogyasztói logisztika teljes egészére kihatóan, új koncepcionális alapokon fog átrendeződni a csapatok és a központi logisztikai szervezetek struktúrája**. Ez az átrendezés már része a jövő hadereje kialakításának, azon belül a logisztikai támogatás képesség alapú megszervezésének. A logisztikai szervezetek és képességek új koncepció mentén történő kialakítása azt az egyetemleges célt szolgálja, hogy a logisztikai erőforrások koncentráálásával és egy adott időben többirányú felhasználásával lehetővé váljon a külföldön feladatot teljesítő kontingenseink teljes körű és rendszerszerű logisztikai támogatása, amely mellett – azzal teljesen egyenértékűen – **szakszerűen valósuljon meg a hazai területen felkészülő, kiképzést folytató erők tevékenységének biztosítása**.

Ezt az alapvető célkitűzést a leendő logisztikai szervezetek a **minisztérium védelemgazdasági blokkjában** együtt kell, hogy megoldják a központi logisztikai tagozat és a haderőnemek vezető és végrehajtó szerveivel, valamint a csapatok logisztikai alegységeivel.

A katonai logisztika eddig összefoglalt jellemzői alapján kijelenthetem, hogy a **3. haderőnemet alkotó szervezetek** vertikális és horizontális elrendeződését figyelembe véve **szilárd és széles alapokon nyugszik** a haderő **logisztikai támogatása**.

A katonai logisztika nap, mint nap bizonyított stabilitásához hozzájárul a nemzetgazdaságra épülés és a folyamatos szakmai utánpótlás haderőn belüli bázisa, melyek szakmai jövőt formáló szerepére érdemesnek tartom külön kitérni. Mindannyian jól tudjuk, hogy a haderő logisztikája a kezdetektől egyre fokozódó mértékben, – illetve ahogy mondani szoktuk „ezer szállal” – kötődik a nemzetgazdasághoz. Ennek erősítése ma is döntő kérdés, hiszen a megcélzott képességekkel rendelkező honvédség kialakításának egyik peremfeltétele a lehető leggazdaságosabb működtetés, aminek egyetlen járható útja a **felesleges terhektől való mentesítés és a feleslegesen lekötött erőforrások felszabadítása**, majd azok képességnövelő célok érdekében történő felhasználása.

Ez a logisztikai szakterületen másként nem értelmezhető, mint a jelenleg hadrenden belüli támogatások közül **ki kell helyezni mindazokat, amelyek biztosítására a nemzetgazdasági szervezetek is képesek**. Ma

már Magyarországon egyre több cég bízta profi szolgáltatókra saját logisztikai feladatainak ellátását és a gyakorlati példák sokasága bizonyítja a logisztikai outsourcing eredményeit. A Magyar Logisztikai Egyesület és számos tudományos felmérést végző szervezet egybehangzó véleménye szerint a **honvédség logisztikája 100 %-os biztonsággal támaszkodhat a nemzetgazdaság ellátó, szolgáltató képességére**, tehát a jövőbe vezető út kapuja nyitva áll. Ennél fogva már csak a logisztika vezetésén múlik, hogy mely szakterületeken, milyen mértékben és mikor él a logisztikai outsourcing lehetőségével. Itt szeretném ráirányítani a figyelmet arra is, hogy az új haderő logisztikai rendszerében nem kizárólag új képességeket kell megteremteni, hanem a szakágnak képesnek kell lennie az átadható képességektől történő megszabadulásra. Véleményem szerint ez a feladat meghatározó jelentőségűvé lépett elő a képesség orientált szervezetű és létszámú haderő kialakítás folyamatában.

A katonai logisztika másik fejlődési lehetősége a szakállomány képzésben rejlik, mely révén négy kontinens 15 helyszínén és Brüsszelben, a NATO központon belül magasan kvalifikált szakemberek képviselik hazánkat. A Bólyai János Katonai Műszaki Főiskola és Nemzetvédelmi Egyetemünk szaktanszékeik köszönet illeti a **több évtizedes, magas színvonalú oktató munkájukért**, amellyel nagymértékben járultak hozzá a szakma különböző vezetési szintjein végbement generációváltáshoz. Mellettük azonban nem feledkezhetünk meg azokról a gyakorlati szaktekinetélyekről, akik tudásuk és tapasztalatuk átadásával segítették fiatalabb kollégáikat.

Sajnos a szakma nagy öregjeinek számító kiválóságok közül az elmúlt év során elvesztettük **Bakodi Zoltánt, Dr. Bakos Lászlót, Dr. Csabai Györgyöt, Giczy Györgyöt, Papp Józsefet a mérnököt, Pály Istvánt és a napokban Penke Ferencet**. Emléküket a katonai logisztikusok nagy családja kegyelettel megőrzi.

Tisztelt Ünnepi Állománygyűlés!

Tisztelt Hölgyeim és Uraim!

A katonai logisztikusok méltán lehetnek büszkék arra, hogy 2003. évben az alapfeladatokon túl képesek voltak egy olyan minőségi pluszt nyújtani, amellyel az ország nemzetközi megbecsülését öregbítették.

Ez a plusz ahhoz a különleges feladathoz kapcsolódik, amely a NATO szövetségesek előtt áll az iraki helyzet konszolidálásában.

Gondolom nem túlzok akkor ha úgy értékelem, hogy ma az egész ország aggodalommal, ugyanakkor büszkén figyeli a **300 fős logisztikai szervezetünk küldetésének teljesítését**, ami példamutató emberi tartással, fegyelmezettséggel és szakmai felkészültséggel zajlik.

Az iraki küldetését teljesítő szállítószázalaj felkészítése, sivatagi viszonyok közötti alkalmazásának megfelelő felszerelése, ezideig először alkalmazott tengeri szállításának megszervezése, majd a kitelepült logisztikai egység utánpótlásának folyamatossága mind a szakterület erejét bizonyítják.

Hangsúlyozni szeretném, hogy a katonai logisztika kiemelt és meghatározó szerepét nem az ünnep fénye emeli ki, hiszen az elért eredmények önmagukért beszélnek. ***Az avatott szemek előtt az sem maradhat homályban, hogy az elért eredmények mögött alkotóan gondolkodó, a sorozatban jelentkező új kihívások tudományos igényű megválaszolására képes szakállomány található.***

A szakmai fejlődés tudományos igényű megalapozása középpontjában a már **12. évfolyamába lépő Katonai Logisztika folyóirat áll**, amely tág lehetőségeket biztosít mind a védelemgazdasági kérdések, mind a szűkebben vett logisztikai problémák ***elméleti és gyakorlati*** megközelítésére. Ebben a gondolatkörben fogant ***a szakfolyóirat ezévi pályázatára benyújtott 11 pályamű***, amelyek szerzői egymást múlták felül a szakmai problémák megválaszolásában. Itt szeretném kiemelni azt az áldozatkész szakmai tevékenységet, amely révén – szinte egyedülállóan a honvédség életében – a katonai logisztikusok ***pazar kiállítású múzeummal*** és egyre gyarapodó ***szakkönyvtárral*** rendelkeznek. Biztos vagyok abban, hogy a katonai logisztikusok példaértékű szakmaisága vezetett el bennünket oda, hogy a **HM Gazdasági Tervező Hivatal** eszmei vezérletével, hosszú évek tétovázása után eljutottunk egyik kiemelt NATO vállalatunk, nevezetesen a **Befogadó Nemzeti Támogatás Központi Adatbázisa és Képesség Tervező Katalógusa** létrehozása teljesülésének küszöbére. Ebben az országos szintű együttműködést és koordinációt igénylő feladatban nyújtott teljesítményéért a katonai logisztikát megkülönböztetett elismerés illeti.

Tisztelt Ünnepi Állománygyűlés!

Kedves Logisztikus Kollégák!

Gondolom egyetértetek velem abban, hogy a mai jeles nap szónoka sem vonhatja ki magát az idő múlásának törvénye alól, aminek következtében az ünnep méltatását hosszan már nem folytathatom. *A Magyar Honvédség teljes logisztikai szakállományát köszöntő szavaim azzal szeretném zárni, hogy a tárcza vezetése nevében kérem Önöket és Önökön keresztül a csapatok és a központi logisztikai szervezetek minden tagját a rendelkezésükre bocsátott évi több, mint 70 milliárd forintot kitevő költségvetés erőforrás alapú terveken nyugvó felhasználására, azáltal az előttünk álló 10 éves haderőreform sikeres elindításának elősegítésére.* Ebben, a haderő képességek minőségi átalakítására vállalkozó közös tevékenységben kiemelten számítunk a katonai logisztika eddigiek során is tanúsított helytállására, húzó erejére.

A további eredményes munkához, az itthon és külföldön szolgálatot teljesítő szakállomány minden egyes tagja részére kívánok nagyon jó erőt és egészséget, magánéletükben sok boldogságot.

Köszönöm megtisztelő figyelmüket!

Ezt követően kinevezésre, előléptetésre, kitüntetések, elismerések átadására került sor.

Itt adták át az Integrált Logisztikai Tudományszervező Tanácsnak a *Katonai Logisztika c. folyóiratban* meghírdetett pályázatára beérkezett kiemelkedő tudományos tanulmányok szerzőinek *pályadíjait* is. A rendezvényen első alkalommal hangzott el az MH LEP zenekar vezetője által komponált „*logisztikusok indulója*”, melyet e folyóiratban közreadunk.

A hagyományoknak megfelelően november 30-án megrendezésre került a „*Logisztikusok Bálja*”, melyen neves művészek közreműködésével, mintegy 300 fő meghívott vendég ünnepelt, szórakozott.

Szerkesztőség

EMLÉKTÁBLA KOSZORÚZÁS A LOGISZTIKUSOK NAPJÁNAK TISZTELETÉRE

2003. november 28.

Zimonyi István¹

Az emlékezés ünnepi hangulata töltötte be a Logisztikusok Napján a hadtáp Daróci úti objektumának történelmi légkört sugárzó épületeivel körülvelt udvarát. Érezték valamennyien, akik ez alkalommal összejöttek, hogy tisztelettel emlékezzenek elődeinkre, helyezték el a kegyelet koszorúit.



Igen, ott vibrált a levegőben valami, ami évszázadokon át vezérelte az ellátás sokszor névtelen katonáinak cselekedeteit, a szolgálat becsülete, a hősiesség helyállás.

A Logisztikai Múzeum előtt fellobogózott téren kürtszó jelezte az ünnepélyes megemlékezés kezdetét, majd a Budapest Helyőrségi Zenekar

¹ Dr. Zimonyi István nyá. ezredes, okleveles közgazdász, a hadtudományok kandidátusa.

előadásában elhangzott himnusz után **Banizs József alezredes, a MH Hadtápanyag Ellátó Központ parancsnok helyettese** megtartotta ünnepi beszédét.

A mai napon – a Logisztikusok Napja alkalmából – kegyelettel és tisztelettel adózunk mindazon elődeink emlékének, akik az elmúlt több ezer éves történelmünk fegyveres küzdelmeiben becsülettel teljesítették kötelességüket a mindenkori hadseregek mindenoldalú ellátásában.

Amikor Krisztus előtt a 2. században a **római konzul Marius**, a nevével elhíresült hadseregreform keretében átszervezte a római légiókat, biztos nem gondolt arra, hogy névadója lesz majd egy érdekes logisztikai újításnak, - az önellátó, önfenntartó katona megalkotásának, -s azt sem gondolták, hogy neve ez által is bevonul majd a katonai logisztikai egyetemes történetébe. A konzul ugyanis, hogy takarékoskodjon az államnak, s hogy a római légiók működését is hatékonyabbá tegye, azt találta ki, hogy meg kell spórolni a légiókat kísérő hadtáposzlopokat. Ezzel maga a légió is mozgékonyabbá válik, és olyan területeken is lehet majd hadat viselni, ahol rosszak az utánpótlási lehetőségek, ahol nincsenek utak, ahol igazán mostohák a természeti körülmények. **Marius** újítása révén a római légiós valójában tehát önellátóvá vált, az addigi „**peditus**” pedig, - ahogy a rómaiak a gyalogosait nevezték – aki a reform előtt csak a fegyverét, vagyis kardját, pajzsát, lándzsáját viselte magán, a reform révén már speciális szakfelszereléseit, lapátot, fűrész, fejszét és mindehhez öt napra való ételmet (gabonataralékot) is magával vitte. Nem különben az ételek elkészítéséhez szükséges cserépedényeket és a hozzá való eszközöket is magára vette.

Azonban, ha eltekintünk a kérdés kultúrhistóriai érdekességeitől, és azt a katonai logisztika tudományos szempontjai szerint vizsgáljuk, azt látjuk, hogy valójában a hadellátás örök dilemmája fogalmazódik meg ebben az ókori reformban. Hogyan gondoskodik az állam hadserege ellátásáról, milyen legyen az intézményi és a készletezési háttér, mennyire kell rábíznai a hadtápellátást az egyéni kreativitásra?

A kérdés azóta is releváns. Akár előre, akár hátra megyünk az időben, számtalan ilyen vagy hatásában éppen ellentétes logisztikai újításra bukkanunk a katonai ellátás sok évezredes egyetemes történetében. Ki vonhatná kétségbe, hogy minden ilyen újítás, reform a praktikum, a minél nagyobb katonai hatékonyság érdekében történt azért, hogy nagyobb legyen a hadsereg akciórádiusza, a hátországától távol is megmaradjon a harcoló hadsereg ütőképessége. Ne nélkülözzön a katona, mindig legyen utánpótlás fegyverből, lőszerből, hadianyagból, legyen elégséges ruházat,

ne legyen hátráltató tényező a természet és a földrajzi viszonyok, az időjárás, az évszakok váltakozása. Mindig legyen elegendő élelem, legyen megfelelő egészségügyi háttér, orvosi, gyógyászati ellátás, legyen megfelelő utógondozás a beteg és sebesült katonák számára.

Mindehhez álljon rendelkezésre megfelelő pénzügyi háttér, minden egyes fillér hasznosuljon.

A hadellátás története leírható folyamatos kísérletezések, újítások, reformok történeteként is. Ezek között voltak olyanok, amelyek többnek bizonyultak egyszerű praktikus újításoknál, hiszen valójában forradalma-sították a katonai logisztikai gyakorlatot. Mások rövid idejűek lettek, amelyek meghatározott helyen, meghatározott feltételek között még kézenfekvőknek látszottak, azután változtak a feltételek és nyomában a gyakorlat is.

Visszanézve az időben: ki vonhatná kétségbe a 18. századi fontos felismerést, mely a nyilvántartott, centralizált hadellátást eredményezte és lehetővé tette a nagylétszámú hadseregek fenntarthatóságát is. Igazi forradalmi újításnak számított a békeidők nagy központi anyagraktárainak létrehozása is egy-egy kellően védhető, kiépített erődben, ahonnan a tágabb katonai körzet alakulatai igényelheték és rendszeresen megkapták járandóságukat, ellátmányukat.

Ugyanilyen fontos volt a hadjáratok idején a mozgó hadtáposzlopok létrehozása is, amelyek a harcoló hadsereget követték, mindig meghatározott távolságokon belülük. Sőt, voltak olyan elméletek, gondolkunk csak például a metodizmusra, amelyek kifejezetten tudományos alapon a logisztikát helyezték a hadviselés előterébe. Vagy gondolunk az állandó hadkötelezettség bevezetésével a 19. század második felében az egyes alakulatok készletgazdálkodási rendszerének kialakítására, ami az alakulathoz bevonuló mozgósítottak gyors felszerelését tette lehetővé, vagy arra, hogy a tömeghadseregek korában a klasszikus hadtápágszervezeteket - ahogy akkor nevezték - gazdaságkezelő szakágakat megszervezték az összhaderő szintjén.

A 20. század nagy háborúi is bőséges adalékokkal szolgáltak a hadellátás fontosságára. Már a század elején kiderült, hogy a hadsereg harci moráljának fenntartásában mennyire nélkülözhetetlen a ***megbízható logisztikai háttér.*** Az orosz-japán háború távolkeleten rekedt és ellátatlan orosz expedíciós hadseregének kudarca erről mindennél ékebben tanúszkodott. De kiváló példát szolgáltatott ez a háború arra is, hogy mit jelent a logisztikában a kreativitás szélsőséges körülmények között, a

sebten megteremtett szervezett ellátás, amely egy adott hadsereget végso fokon a teljes demoralizálódástól is megmentheti.

Szinte kísérleti terepei lettek a 20. század eleji háborúk a nagy összecsapásra készülő európai államoknak: elemezték a lőszer és fegyverellátás gyakorlatát nagy távolságokra, az egyenruha újszerű szempontjait, a terepszínű ruházat fontosságát, a téli ruha kérdését, az élelmezés utánszállítását, a helyszíni beszerzés lehetőségeit, az új haditechnika, például a sorozatlövő fegyverek hatásfokának szerepét. Egy évtized kevés volt azonban arra, hogy a felismerésből gyakorlati haszon is származzék. ***Hamar kiderült:*** az erőfeszítések ellenére az első világháborút logisztikai szempontból valójában felkészületlen, csak a gyors sikerekben bízó hadviselő felek indították el, amelyek egyáltalán nem készültek fel egy elhúzó háborúra.

A 20. század egyébként annak elemzésére is kiváló terep, hogy miként közelít, majd billen át a létszámbeli arány az egyes hadseregeken belül az ellátók, a logisztikai csapatok javára a harcoló alakulatokkal szemben. Amíg az első világháborúban az élelmezési létszámokon belül a „puskalétszámok”, azaz a kombattáns katonaság még elsöprő többségben volt, a második világháborúban, a legjobb gazdasági pénzügyi és haditechnikai háttérrel rendelkező Egyesült Államok hadseregében például már nagyjában egészében fele-fele volt az arány. ***Napjainkra ez a logisztikai olló még tovább is nyílt. Vajon hol stabilizálódik ez az arány? Milyen legyen ez majd a korszerű Magyar Honvédség esetében?***

A katonai logisztika – megint máshogy közelítve a kérdéshez -, lényegében az ***alkalmazkodás tudománya***, az új körülmények között akár szélsőségesen kiélezett helyzetekhez való adekvát megfelelés képessége. Ebben nincs semmiféle változás szakterületünk sok évezredes történelmében. Ahogy folytonosan fejlődik, finomodik és specializálódik a haditechnika, ahogy változnak a harc megvívásának feltételei, ***úgy változik a logisztikai szakmánk is.***

A felhozott példák bizonyították, hogyan működik hadseregi szinten a hadtáp, ám nem szabad megfeledkeznünk a közbülső területről sem, az egyes alakulatok ***készletgazdálkodási*** gyakorlatáról. Ehhez egy magyar példát vegyünk, stílszerűen a ***Rákóczi-szabadságharc*** kuruc hadseregéből, annál is inkább, hiszen ebben az évben ünnepeljük a szabadságharc kirobbanásának 300. éves évfordulóját.

A kuruc időkben az ezred, a regiment valójában „***gazdálkodási szervezeti egység***” is, van saját vagyona, saját kasszája („***a regimentenek köz***

szükségére”), vannak ingóságai. A fölöttük való rendelkezés joga az ezredet kommandírozó parancsnoké, a közvetlen kezelő, az ügyintéző pedig az ezred kvártélymestere. Az ezred pénze közvetlen szükségletek kielégítésére, a központi ellátás hiányainak pótlására, szükség esetén élelem, vágóállat, takarmány beszerzésére, ruhakészítésre, ruhák és fegyverek javíttatására, vagyis a „köz szükség” kielégítésére szolgált. Közszükségnek számított az is, ha *olykor valamely tiszt, de kiváltképpen közlegény* szerencsétlenségben, szükségben vagy fogyatkozásba esett, s ilyenkor meghatározott feltételekkel segélyben részesült. Szükség esetén kölcsönt is lehetett felvenni a regiment kasszából, amit aztán szabályos törlesztéssel, részletenként fizetett vissza a kölcsönvevő. Az ezredkasszából folyósították a tisztek napidíját is.

Marius málhás katonájával kezdtünk, hadd fejezzük be ugyancsak málhás katonákkal. A *Szakgyűjtemény*, amelyet bármikor megtekinthetünk, egy olyan összeállítást készített, mely a magyar hadtörténelem katonáinak fegyverzetének, személyi felszerelésének, eszközeinek, ingóságainak változásait, fejlődését mutatja be. Hiszen, hogy milyen az adott hadsereg logisztikai háttere, mindennél érzékletesebben beszél az egyes katona *„komfortérzete”*, eszközeink praktikuma. Tudjuk, hogy az informatika korában újabb kihívások előtt áll szakterületünk. Mintha megint abba az irányba haladnánk, hogy a katona összes készletével, fegyvereivel, hiperspecializált viseletével, felszerelésével, informatikai eszközeivel, tartalék készleteivel individuális harcos lesz. Nem árt tehát, ha ebben a túlspecializált korban visszatekintünk az elmúlt századokra. Ahonnan mindig tapasztalatokat meríthetünk.

Ma a kései utódok tiszteletével eljöttünk, hogy a katonai ellátás neves és névtelen hőseinek emléktáblájánál elhelyezzük a kegyelet és tisztelet koszorúit. *„Követjük példájukat, őrizzük emléküket.”*

Az ünnepi megemlékezést követően helyezték el koszorúikat az emléktábla előtt:

Dr. Szenes Zoltán altábornagy
MH-HVK vezérkari főnök

Dr. Kopasz Jenő dandártábornok
HM Gazdasági Tervező Hivatal főigazgató

Dr. Gáspár Tibor vezérőrnagy
MH Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsokság
parancsnok

Szenes József dandártábornok
MH Elektronikai Rt. Logisztikai Igazgatóság
igazgató

Banizs József alezredes
MH Hadtápanyag Ellátó Központ
parancsnok helyettes

Venekei József mk. alezredes
Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem
Hadtáp és Pénzügyi Tanszék
tanszékvezető-helyettes

A koszorúzást a Magyar Katonai Ellátás története a honfoglalástól napjainkig című szakgyűjtemény megtekintése követte. A logisztika múzeuma mai felépítésében a közelmúlt millicentenáris év rendezvényei sorában – a nyolcvanas években megkezdett gyűjtéseket folytatva létesült, – nyitotta meg kapuit mind az érdeklődők, mind a tudományos kutatók előtt.

A kiállítás a hadtáp ugyancsak a katonai ellátás történetét sugárzó *Daróci úti objektumában* talált otthonra, hiszen innen felszerelve indultak katonáink Európa különböző hadszíntereire, két világháborúba az Isonzótól a Donig. Ugyan innen felszerelve vesznek részt napjainkban katonáink a NATO és az ENSZ különböző misszióiban, kontingenseiben.

Az emlékezés ünnepélyességéhez a gyűjtemény azzal járul hozzá, hogy az egymást követő koroknak fegyverzetét, öltözetét és teljes felszerelését bemutatva szemlélteti a katonák hadfelszerelésének korszakos fejlődését a honfoglalástól napjainkig.

A katona hadfelszerelése, öltözete a hadviselés módjának fejlődésével a vezetés egyik fontos kérdésévé vált. A katonai irodalomban ennek nyomára elsők között **Zrínyi Miklós** „*A török áfium ellen való orvosság*” című tanulmányában találunk. Melyben arra is kitér, hogy milyen legyen a haderőnek a „*hadi viselete*”, egyenruhája. „*Először: minden embernek fegyvert, jót s hivataljához valót adni neki, minden készüléttel, szerszámával, ehhez jó erős posztót, ha lehetne gyalogságnak kéket, lovasnak verest ruházatjára, dolmányára, nadrágjára s mentére, süvegére elegendőt.*”

Az utóbbi évek Logisztikusok Napjai rendezvényeinek keretében immár hagyománnyá vált a *Magyar Ellátó Katonák emlékére állított emléktábla ünnepélyes megkoszorúzása*, tovább erősítve a szolgálat évszá-

zadokon átívelő szellemiségét. *A múzeum évente megújuló kiállításai pedig az egyes ellátási ágazatok karakteres megjelenítésével, összehatásában is segítik a logisztika közös értékeinek feltárását.*

LOGISZTIKAI TUDOMÁNYOS KONFERENCIA 2003. NOVEMBER 20.

A Magyar Tudomány Napja rendezvénysorozat és a Logisztikusok Napja alkalmából az Integrált Logisztikai Tudományszervező Tanács (ILTT) a szakterület fejlesztési feladatainak elősegítése érdekében tudományos konferenciát tartott.



A tudományos konferencia átfogóan foglalkozott azokkal a katonai logisztika szervezeti működési rendjét érintő problémákkal, amelyek megoldása a jelenleg tervezés alatt álló haderőreform végrehajtásával összességében sokszorosán felértékelődött.

A konferencia alapját a szakterületi anomáliák megszüntetésére választ kereső tudományos pályázatok képezték.

Az ILTT 2003. évre meghirdetett pályázatra 11 pályamű érkezett, amelynek témái a „Katonai Logisztika” c. folyóirat 2002/2. számában került közzétételre.

A tanulmányokat az ILTT elnökségéből alakult bizottság 2-2 szakbírálnak adta ki, akik tudományos fokozattal, illetve jelentős szakmai tekintéllyel rendelkeznek.

A bíráló (értékelő) lapok alapján a bizottság megállapította az elért eredmények sorrendjét, a pályázat címét és szerzőjét, a következők szerint:

- 1 díj** „A tárcaszintű erőforrás és költségtervezés egyes módszertani kérdései”
Briák Ottó mk. ezredes. (HM védelemgazdasági főtanácsos)
- 2. díj** „A légiereő logisztikai biztosításának megszervezése”
Dr. Vasvári Tibor alezredes (MH LEP)
- 3. díj** „Az MH logisztikai rendszere működési rendje és fejlesztésének irányai”
Baranyi Ferenc ezredes (MH ÖLTP)
Lengyel András alezredes (MH ÖLTP)

Különdíjak:

- „A logisztika műszaki funkciója”
Dr. Siku László mk. alez. (MH ÖLTP)
- „A haderő felülvizsgálat utáni honvédség közlekedési támogató képessége”
Dr. Szűcs László nyá. ezds. (ZMNE)
- „A NATO logisztikai alapelvek és doktrinális iránymutatások alapján a nemzeti logisztika NATO harmonizációs feladatainak megvalósítása”
Kasza Zoltán mk. alez. (HM GTH)

A többi 5 pályamű is magas tudományos színvonalon közelítette meg a termelői, illetve fogyasztói logisztika előtt álló feladatok megoldásának lehetőségeit és hozzájárult a szakterület fejlesztéseinek elméleti megalapozásához.

Ezek címei a következők:

- „A logisztikai szakképzés követelményrendszere” (MH LEP)
- „Az üzembentartás doktrinális kérdései” (ZMNE)
- „A logisztika mint szükséges az egyetemes és az egész erendője” (HM GTH)

- „A védelmi célú állami tartalékolás rendszerének helyzete” (HM GTH)
- „Minősített időszak normázottság helyzeteinek elemzése” (HM GTH)

A tudományos konferencián a díjazottak átlag 15 percben ismertették tanulmányuk mondanivalóját, majd ezt követően a résztvevők kérdéseire, hozzászólásaira megadott válaszokra került sor. A résztvevők igen pozitív véleményt alkottak a tanulmányokról.

A hozzászólásokból néhány kiemelt véleményt szükségesnek tartunk röviden, illetve részletesebben közreadni.

Dr. Tóth Rudolf mk. ddtbk. a hadtudományok kandidátusa (MH ÖLTP)

Nagyon értékesnek tartotta a pályázatokat. Mindegyikből hasznos tanulságokat lehet levonni. A javaslatokat érdemes megszívlelni a logisztikával kapcsolatos további feladatok végzése során.

Farkasné Dr. Zádeczky Ibolya őrgy. (HM OTF)

Elmondja a HM Oktatási és Tudományszervező Főosztály mindenkor kiemelt figyelemmel kíséri az ILTT tevékenységét, amely kezdettől fogva nagyon hatékonyan működik. Példaként szolgálhat más szervezetek tudományos munkájához.

Ezt bizonyítja, hogy a 2002 évben díjazott pályaművek egy részét a főosztály kiadványában is megjelentette. A jelenlegi tanulmányokból néhányat terveznek a jövőben is publikálni.

Dr. Sándor András mk. ezds. PhD. (HM GTH)

Nagyon érdekes és általános jellegű hozzászólása figyelemreméltó gondolatokat vet fel, melyet részletesebben adunk közre:

A mai napon elhangzott hozzászólások, a pályaművek ismertetése és értékelése, valamint közel egy éves ILTT tagságom alatt tapasztaltak alapján, fogalmazódott meg bennem ez a hozzászólás.

Őszintén szólva a közmondás is arra utal, ha valaki tovább tanul, valamilyen más értéket fog képviselni. Én harmadik éve küzdök, hogy gépésített lövész parancsnokból – egy ilyen további felkészítés után – logisztikusként gondolkodó tervezővé váljak.

Az eredmény nem kétséges, az átképzés sikerrel fog járni, de mindig megmarad a kettősség a gondolkodásban, amely szerintem nem hátrány.

Mondanivalóm, gondolataim négy területet ölelnek fel.

A mai napon megismert pályaművek és szerzőik is ezért a hatékonyságért törtek lándzsát. Őszinte tisztelettel adózom fáradtságos munkájukért, és azokért a körülményekért amelyek közepette tudományos tevékenységüket – munkájuk mellett végzik.

Nekem mint tudományos szervezőnek csak ÁLOM az a helyzet, amely egyszer talán biztosítani fogja a kutatók számának növekedését, elismertségüket, új kutató helyek kijelölését és felkészítését, a kutatási területek, valamint eredményeik hatékonyabb közreadását.

Amikor össze lehet kapcsolni a „*fenti és lenti*„ szinteket, alulról-felfelé és felülről-lefelé presztízs veszteség nélkül lehet információt szolgáltatni, gyakorlati tapasztalatokat kapcsolhatnak össze elméletekkel csapatok és intézmények, professzorok és alkalmazók, akik a napi életben is támogatást várnak.

Mert van elég tapasztalat, van elméleti kutatómunka, de legtöbbször külön-külön, s így nem érik el a valós alkalmazásra teremthetőség szigorú küszöbét.

Akik nagy ritkán olyan megtiszteltetésben részesülnek, hogy külföldi tanulmányokat is végezhetnek, szélesebbre nyitott szemmel érkeznek haza, és a hazai 90 fokos látószögek kinyílnak akár többszörösükre is, de garantáltan 180 fokra biztosan.

A következőkben ezért a LÁNGOLÁS jelzöt alkalmazom, mert 7 héten keresztül a **Royal Military College of Science** hallgatójaként 23 ország, 28 hallgatójával **az angliai Shrivenhamben**, a **Cranfield University**, a **Védelmi Akadémia**, a **Joint Staff College**, a **Stratégiai és Doktrinális Kutató Központ**, a **Logisztikai Kutatások Központja** és más alsóbb rendű, de kadét képzéssel foglalkozó intézeteket magába foglaló **oktatási-tudományos központban**, védelmi diplomáciai tanfolyamon vettem részt.

Maga a tudományos műhely patinás, de korszerű. Itt készül a brit katonai stratégia és doktrína, az elméleteket itt futtatják le munkacsoportokban, nemzetközi tudományos élet kiválóságainak bevonásával.

Foglalkoznak hadászati – hadműveleti szintekkel, amit saját kadét szervezeteikkel próbáltatnak ki harcászati szinten. Ez vonatkozik a tervezésre, alkalmazásra és új elvek, módszerek kidolgozására is. ***Az elméleti változatok a helyszínen kipóbálhatók a szárazföldi és légiereő valamint a logisztikai biztosítás ellátás és támogatás területeit illetően.***

A civil kontrollt, tudománya szintjén biztosítja a szervesen közreműködő civil egyetem, ahol ugyancsak folyik a katonai tudományágakból oktatás. Ilyen típusú összetett szervezetű tudományos kutatóhely, minden kutató álma. Ide kijutni, és nem csak pár hetet eltölteni, hanem második-harmadik diplomát szerezni, a habilitációt egy éves időtartamban itt végzetül befejezni, angolul disszertációt írni saját nemzeti katonai feladataink megoldására, felhasználva széleskörű nemzetközi ismereteket, ezzel a felvértezettséggel itthon tanítani, alkotni, és tapasztalatot átadni – talán túlzó elképzelés, de egyre több ország lát fantáziát benne és megtervezte továbbképzései új rendjét.

Jelenleg a nyugat-európai, afrikai, dél -amerikai hallgatókon túlmenően, lett, litván, észt, azeri, örmény, bosnyák, szlovén, lengyel, cseh, szlovák, bolgár hallgatók, kutatók tanulnak és dolgoznak az intézményekben. Alapvető követelményként a NATO tagországok mind képviseltetik magukat – Magyarországot kivéve.

Tudom, hogy nemzetgazdaságunk keretei szűkösek, mi nem tudunk arra áldozni, hogy egy jobb, nyugati relációjú szolgálati gépkocsi beszerzése helyett – külföldi beiskolázással egy éves tanulmányi időt, ezzel egy újabb kiművelt emberfőt nyerjünk – a környezetünkben lévő országok mint jeleztem, vállalkoztak erre.

Jelenleg mi itt, az Integrált Logisztikai Tudományszervező Tanács szintjén, kimunkált javaslattal, tanáccsal szolgálhatnánk egy fentiekhez hasonlatos „***tudomány-bölcső***” kialakítására, illetve kezdeti lépéseként következő 3-5 évben azok tudományos munkatársai, a tudományt művelők felkészítésére – szinte előre menekülve, mert most kevesebb anyagi eszköz- költség felhasználásával felkészíthető a jövő kutatógárdáját majd irányító állomány, és nem fordítva, hogy a hajót vízre bocsájtjuk – majd elkezdjük kiképezni az állományt, matróztól a kapitányig.

Összességében a külföldi tapasztalatok elemzésekor az állapítható meg, hogy a költségvetésben kiemelten kezelik a tudományos tevékenységet, ez alátámasztható azzal a ténnyel is, hogy a harcképesség elérése, szintjének fokozásához szervesen kapcsolják a harckiképzést és a támo-

gató tudományos tevékenységet, kutatásokat minden tudományos terület, fegyvernem és szakág vonatkozásában.

Ezért talán borúlátó módon hozzászólásom utolsó része a „***lehűlés-
valóság***” címszavakkal magyarázható. Lehetőségeinkhez mérten is igen csekélynek tűnnek a tudományos élet, a katonai szakmai feladatok, a professzionalizmust támogató, ismertető cikkek, tanulmányok a folyóiratokban, nem használjuk fontosságának megfelelően a meglévő, vagy akár létesíthető web-lapokat, az esetlegesen belső körökben közreadható elektronikus információkat.

Az információ csak akkor hatalom ha közvetlen támogatással rendelkezik, és jelenleg senki sem igényli a szakmai munka támogatását-tudományosan, sőt az ellenkezője igaz, rossz döntések alátámasztása helytelen tudományos magyarázatokkal, például a stratégia és doktrína képzés, a harciképzés önállóvá válásának akadályozásával.

Pedig rendelkezünk jó személyi állománnyal, van lehetőségünk kutatókat kiválasztani, megoldható lenne igen kis ráfordítással fontos szervezeteknél kutatóhelyeket kialakítani és működtetni, mérhetetlen az az információ halmaz amely szervezeteink rendelkezésére áll.

De nem akarjuk elismerni, hogy ez a kutató munka legalább olyan értékes mint a nap – mint nap tervezett, és végzett szakmai munka, amely most nem támaszkodhat még tudományos alapokon létrehozott tapasztalatokra, összegzésekre.

Költői hasonlattal fenti jelentős értékek mellett elmegyünk, mint a földön heverő kavicsok között lévő drágakő mellett, azért mert:

1. Nem nézünk le..
2. Rossz a szemüvegünk..
3. Nem hajlunk le, inkább elfordulunk.....
4. S győzelmesen tovább haladunk a távolban felsejlő nagy sziklák felé, hátha ott találunk valami értékeset!

Bízom abban, hogy a jelenség változni fog, és ez rajtunk az Integrált Logisztikai Tudomány Szervező Tanácson, munkáján és kapcsolatain is múlni fog. Ehhez kívánok nagyon sok, és eredményes munkát mindenkinek!

A konferencia zárásaként Dr. Jároscsák Miklós ezds. PhD. Az ILTT elnöke kiemelte, a konferencia célkitűzését teljesítette, az elhangzott észrevételeket hasznosítják a tudományos munkában. A díjazott tanulmányokat a „Katonai Logisztika” c. folyóirat 2003/külön számában megjelentetjük.

Szerkesztőség

*DÍJAZOTT
PÁLYÁZATOK*

*Az Integrált Logisztikai Tudományszevező
Tanács 2003. évre kiírt pályázati felhívásra
beérkezett díjazott tanulmányok.*

Szerkesztőség

A TÁRCASZINTŰ ERŐFORRÁS ÉS KÖLTSÉGTERVEZÉS EGYES MÓDSZERTANI KÉRDÉSEI

(I. díj)

Briák Ottó¹

Mottó:

*Ha a mocsarat akarjuk lecsapolni,
nem a békák véleményét kell kikérni.*

A rendszerváltást követően a haderóval és általában a védelmi tárca helyével, szerepével kapcsolatos elvi felfogásban igen jelentős változások következtek be. E változások filozófiai mondanivalója mindenekezlőtt az volt, hogy a rendszerváltó politikai erők gondolatvilágában a honvédség, illetve akkori „leánykori nevén” a Magyar Néphadsereg, alapvetően a volt Szovjetunió expanzív céljait szolgáló katonai szövetség – a Varsói Szerződés – tagjaként, támadó feladatokra felkészítve, az ország védelmi igényeit messze meghaladó létszámban és fegyverzettel felszerelve működik, és mindezek végkonklúziójaként a szükségesnél és elégségesnél jóval nagyobb arányban részesül a hazai GDP tortájából.

E filozófia következményének vetületeként *megkezdődött a haderőtől a források minden különösebb gazdasági elgondolás nélküli megvonása*. Mindez azt jelentette, hogy a *változatlan feladat és szervezeti struktúra megtartása mellett, a forrásmegvonás először a meglévő anyagi tartalékok teljes feléléséhez, majd a létszám viszonylag gyors és nagyarányú csökkentéséhez vezetett. Ezen intézkedések elsődleges és egyetlen célja az volt, hogy a költségvetés forrás oldala képes legyen finanszírozni a tárca feladatait, az ahhoz szükséges személyi állományt és technikai eszközöket.*

Fontos megjegyezni, hogy ekkor a verbalitás szintjén megjelenő doktrínális szólamok – ellenséggép nélküli hadsereg, körkörös védelem, finanszírozható méretű haderő, az ország nincs kitéve reális katonai fenyegetettségnek, stb. – valójában, a 2002-es kormányváltást követő idő-

¹ Briák Ottó mk. ezredes, HM Védelemgazdasági Koordinációs Irodavezető, védelemgazdasági főtanácsadó.

szakig nem kapcsolódott össze egy részletes feladat, szervezet és létszám felülvizsgálattal. Így eddig minden, doktrinális szinten elhangzó megállapítás valójában csak a létszámleépítés, illetve a költségvetési források csökkentésének indokául szolgált.

Mindezek következtében *a reálértékben lényegesen csökkentett költségvetési támogatás, illetve mintegy kétharmados létszámcsökkentés mellett, 2002-ig a haderő szervezeti struktúrája változásainak ellenére, tulajdonképpen az eredetihez hasonló feladatrendszer végrehajtására volt kötelezve.*

A generális feladatváltozás nélküli, fűnyírószerű elvonások végül is, a megoldások felemáságához hűen, felemás eredményeket szültek. Így a készletek felélése valójában nem biztosította a fenntartás, működés zavartalanságát, hiszen valójában folyamatosan csökkent az ellátottság színvonala, nőttek az ellátási hiányok, egyre inkább feltorlódtak az el nem végzett javítási, felújítási feladatok, csökkent az eszközpark hadrafoghatósága és technikai állapota, lelassultak és rendre időben kitolódtak, egészében minimálisra csökkentek a fejlesztések. *A létszámleépítés, annak ellenére, hogy a haderő mintegy 100 ezer fővel csökkent, nem hozott más területre átcsoportosítható forráslehetőségeket. Összességében 2002-ben a 100 ezer fővel egyharmadára csökkentett, tevékenységeiben jelentősen visszafogott haderő semmivel sem rendelkezett nagyobb fejlesztési lehetőségekkel, mint 1989-ben. Semmivel sem lettek jobbák a fenntartás és a működés feltételei, mint voltak a nagy horderejű leépítéseket megelőzően.* Annak ellenére nem következett be a fejlesztési és működési feltételekben változás, hogy a leépítésekkel párhuzamosan – NATO tagságunk egyik hazai következményeként – 1999-től a GDP növekedésével arányosan nominálisan és reálértékben is nőtt a tárca költségvetése, sőt a forráshiány mind aggasztóbb méreteket öltött.

A kormányzat 2002-ben vette először a bátorságot és a fáradságot, hogy a dolgok mélyére nézve, egészen az alapokig leásva, felülvizsgálja a tárca teljes feladatrendszerét, ehhez hozzáigazítsa a szervezeti rendszert, illetve a szükséges és elégséges létszámot. A védelmi felülvizsgálat mellett, hogy az ambíciószintekhez rendelte a feladat és szervezeti struktúrát, illetve egy viszonylag hosszú, de alapos interaktív folyamatban a gazdaságilag megalapozható szervezeti és feladatstruktúrához alakította az ambíciószinteket, hosszú ideje „*ismeretlen*” módon a végrehajtandó feladatokhoz megkísérelt erőforrásokat és ezen keresztül költségeket rendelni.

Nagy szó ez akkor, ha figyelembe vesszük azt, hogy az erőteljes és *csak a költségvetési kereteknek történő megfelelést szem előtt tartó leépítések egyszersmind folyamatosan ellehetetlenítették az erőforrás-tervezést, szétverték a feladatok végrehajtásához szükséges erőforrásokra alapozott költségvetés-tervezés teljes személyi és módszertani infrastruktúráját, a forráshiányra hivatkozva kiirtották a naturáliákban megalapozott tervezésnek még az írmagját is.* E folyamatban a tervezésből fokozatosan kikoptak a normák, majd a részletes, végül a kevésbé részletes számvetések is. Helyüket a minden feladat alkalomszerű finanszírozására alkalmas pénzkeret tervezés foglalta el. Ennek során folyamatosan megszűnt a beszerzendő erőforrások adott feladatokhoz kötése, majd megszűnt a tervekben a pénzkeretek erőforrásokkal történő kitöltése is. Mindehhez egy nagyfokú szakmai vákuum is társult, amelyben *az erőforrás-tervezésben jártas szakemberek jelentős része vagy elbocsátásra, korengedményes nyugdíjazásra került, vagy értékelve az elmúlt 10-12 év szinte permanens bizonytalanságát, maga vált meg a hadseregétől. Mindezek együttes hatására a tárcánál az egész naturáliákra alapozott tervezési kultúra a kihálás szélére került.* Ez a tervezés minőségi színvonalának, megalapozottságának, részletezettségének, végrehajtása átláthatóságának csökkenésében jelentkezett.

Több mint 10 évig tartó ilyen előzmények után, óriási jelentőségű volt a vezetés részéről annak felismerése, hogy az elérni kívánt ambíciószinteket megvalósító feladat és szervezeti struktúra finanszírozhatóságának kérdésére csak azok erőforrásigényeinek részletes megtervezésével lehet a választ megadni, azaz a reális költségtervezéshez kikerülhetetlenül az erőforrás-tervezésen keresztül vezet az út.

Ez a tény adta meg az első lökést annak, hogy az erőforrás-tervezés ismét polgárjogot nyerjen.

Mindez persze nem jelenti azt, hogy egyetlen tervezési ciklus alatt helyreáll a tervezés naturáliákkal megalapozott rendje. Egyrészt azért nem, mert e tervezési kultúra több mint 10 éves sorvadása mind a tartalomban, mind a módszertanban, mind a jogi, szabályozási környezetben olyan helyzetet produkált, amely önmagában is alkalmatlan a korábban felszámolt tervezési folyamatok helyreállítására. Egyrészt nincsenek megfelelő számban tervezési szakemberek, akiknek a „*vérében van*” a tervezés ezen módja, akiknek természetes és megkérdőjelezhetetlen az, hogy egy feladatra addig nem terveznek pénzkeretet, amíg nincs számvetve az, hogy azt mire akarják felhasználni, akik hosszú szakmai tapasztalatukból tudják, hogy egy-egy feladathoz milyen anyagok, eszkö-

zők és szolgáltatások szükségesek, mert tudják, hogy e feladatok végrehajtása során mi történik a gyakorlatban.

Másrészt mivel e tervezési praxissal együtt kihalt ennek elméleti modellje is, **az újrakezéshez hiányzik az elmélet és a módszer, hiányzik az, hogy mit és hogyan kellene tenni a tervezés során.**

Harmadrészt kemény **jogi akadályok is tornyosulnak az újrakezés előtt.** Elsősorban azért, mert **a jogi szabályozás egy hiányos, kényszer-szülte folyamatot szentesített.** Jogi természetű akadályt jelent továbbá az is, hogy a jelenlegi szabályozás nemcsak szakmai folyamatokat rögzít, hanem az azokhoz kapcsolódó jogköröket, hatalmi és hatásköri viszonyokat is. Ennek megfelelően **a szakmai folyamatok újragondolása, óhatatlanul e hatalmi, hatásköri viszonyokat is érinti, sőt elsősorban azokat ütközteti bele.** Ebben az összefüggésben pedig **a jogi szabályozás már nem követi a szakmailag legalkalmasabb megoldásokat, hanem segítségével védhetővé, megváltoztathatatlanú válnak a korábban rögzült hatalmi-befolyási viszonyok.**

Az előzőekben felsorolt három akadályozó tényező közül **a megoldás** időrendjét tekintve, először az erőforrás-tervezés feladat, folyamat és információs rendjének a kor követelményeihez, valamint a meglévő feltételekhez igazodó elméleti kidolgozása és a végrehajtás módszertanának egymással párhuzamos, egymással összefüggő kidolgozása bír elsődleges prioritással. Ezt követően az új folyamatok megfelelő szabályozókban történő rögzítése a feladat. Végül az elmélet, a módszertan és a végrehajtási szabályozás alapján meg kell keresni, és az arra alkalmas személyi állományt fel kell készíteni a megvalósításra. Mindhárom feladat egymáshoz szorosan kapcsolódó tevékenységeket igényel.

A folyamat és a módszertan kidolgozására már számos elgondolás született. **Minden megoldás közös gyökere az volt, hogy a tervezés alulról felfelé, a felhasználó – igénytámasztó szervezettől a központi tervező szervezetek felé került volna végrehajtásra. Ezek feltételezték, hogy az igénytámasztás legalsó szervezeti szintjén is vannak olyan tervező szervezetek, amelyek képesek saját igényeik szabályszerű megtervezésére, valamint vannak olyan közbülső, középírányító tervező szervek, amelyek alkalmasak az igénytámasztás szakmai felülvizsgálatára, az igények szükségességének mennyiségi és minőségi megítélésére.** Ezek a tervezési elgondolások abból indultak ki, hogy az igénytámasztók saját feladataikból kiindulva, nem normatív módon határozzák meg az erőforrás igényeiket.

Nagy **előnyük** ezeknek a megoldásoknak, hogy az igénytámasztás a konkrét felhasználónál történik, akinél jobban – elvileg – senki nem tudja, hogy az adott feladat végrehajtásához mire van szükség. További előnye, hogy az igény szolgálati úton jut el a központi tervező szervezetekig, így elvileg biztosított a hézagmentes parancsnoki kontroll, továbbá az igények szükségességének közvetlen szakmai megítélhetősége. Ezzel párhuzamosan lényegesen egyszerűsödik a központi akarat érvényesülése, illetve a jóváhagyás előtti termódosítások végrehajtása, mivel – a szolgálati jogviszonyból következően – mindezek rendezése csak kiadandó utasítások kérdése. *A folyamat eredményeként egy, a feladatokkal adekvát, mennyiségében és minőségében szakmailag felülvizsgált, egyeztetett, az előjárói akaratot nagy pontossággal tükröző, naturáliákkal alátámasztott tervnek kellene megszületnie. Ha így volna, az lenne a természetes, a gyakorlatot ismerve azonban ez maga volna a csoda.*

Hátránya viszont, hogy az alulról történő tervezés szinte ösztönöz a belső tartalékképzésre minden vezetési szinten. *A felülvizsgálat a felülvizsgált és a felülvizsgáló teljes érdekazonossága miatt, kevésbé tartalmaz kritikai elemeket, inkább egyfajta, a központi tervező szervekkel szembeni, közös platformról indított taktikai és stratégiai egyeztetésnek felel meg, amelynek fő célja a csapatszintű tervezés és a felülvizsgáló szervezetek igény-kielégítési szintjének együttes maximalizálása.*

Nehezíti az alsó szintről induló tervezést az is, hogy először *ezen a szinteken haltak ki az ezt végrehajtó szervezetek.*

Sajnos *a középirányító, központi tervező szervezeteknél* sem jobb a helyzet. Náluk elsősorban *a naturáliákra alapozott, feladatokhoz* kötött erőforrás-tervezés kultúrája halt el az évek folyamán, annak ellenére, hogy ma gyakorlatilag itt folyik a központi tervezés.

Természetesen nem minden központi tervező szervezetnél azonos a helyzet. Az infrastrukturális szakterületen készülnek ugyan erőforrás-tervek, de ezek részletezettsége nem haladja meg a nagybani tervezés szintjét. A humán szakterület erőforrástervei a létszámgazdálkodást, mint személyügyi folyamatot tartalmazzák. Ettől mind tematikailag, mint szervezetileg teljesen elkülönül a bérek, járulékok és egyéb személyi kiadások tervezése. Ezek közül *a bérek és járulékok tervezése* – a kifizetések rendszeres szükségessége miatt – meghatározott automatizmusok mentén állandó feladat. Alapvetően a bérszámfejtés adataira alapozva a globális tárcaszintű összevont bérköltség tervezés valójában megoldott. Alapvető problémája azonban ennek a tervnek, hogy pénzforgalmi szemlélete miatt

a bér és járulékköltségeket, valamint a bérjellegű személyi juttatások jelentős részét nem képes a jelenlegi tervezési rendszerben feladatokhoz rendelni. Ha figyelembe vesszük, hogy tárcaszinten a bérköltségek adják a költségvetés fő összegének körülbelül 40 %-át és ez kimarad a feladatok egyenkénti költségeinek megállapításából, az jelentősen torzítani fogja a feladatonkénti költségszerkezetet.

Külön kategóriaként kell szólni *a logisztikai szakterület erőforrás-tervezésének* helyzetéről. Nemcsak jelentősége és sokrétűségére, hanem nagyságrendje miatt is. Ez a terület erőforrás-tervezés szempontjából a legproblémásabb, mennyiségét és minőségét tekintve a legheterogénabb és – sajnos – a leghiányosabb. *Itt a leggyakoribb, hogy a jóváhagyott költségvetési keretek a tervezés időszakában nem kerülnek részletes erőforrás-számvetésekkel alátervezésre, hogy a feladatok erőforrásigényei nem a tényleges szükségleteken alapulnak, hanem a prognosztizált források mértékéig visszatervezett pénzürtékeken.* Ez az esetek egy részében alá, más részében felültervezettséget eredményez.

Összességében *a logisztikai erőforrás-tervezést elsősorban annak hiánya, illetve a kis szigetekként meg lévőknél azok hiányosságai jellemzik.* (Idevágó példa, hogy egy olyan nagy jelentőségű, bár nem túl nagy terjedelmű tervezési feladatnál, mint az iraki-magyar szállító kontingens megalakítása és alkalmazása, jó néhány szolgálati ág a terveit csak főkönyvi számlaszám, vagy ami még elnagyoltabb, csak kiemelt előirányzat mélységig bontotta és adta meg a központi tervezéshez).

A tervezésben tehát egy egymást erősítő elemekből álló, lefelé irányuló spirál részesei vagyunk, amelynek lényege, hogy a jogi szabályozás szentesít és konzervál egy hibás és alapvetően eredménytelen tervezési gyakorlatot és vele szemben ez a gyakorlat a jogszabályozásra hivatkozva folyt el már csirájában is minden változtatásra irányuló, akárcsak elméleti erőfeszítést is.

E témánál kell szólni arról, hogy *a fenti helyzetértékelés megállapításait nem osztja mindenki.* Különösen nem az érdekelt szervezetek közül azok, amelyek „haszonélvezői” ennek a helyzetnek. Itt azokról a szervezetekről van szó, amelyek részt vesznek a tárcaszintű forráselosztás döntés-előkészítésében.

A jelenlegi helyzethez való ragaszkodásuk alapeleme, hogy a költségvetési források felhasználásával való elszámolás ma kizárólag az elköltés szabályszerűségére korlátozódik. *Ennek során ellenőrzések és felügyeleti szervek sokasága vizsgálja mikroszkóp alatt, hogy szabályos*

volt-e a kötelezettségvállalás, volt-e három (akár fal) ajánlat, betartoták-e a közbeszerzési szabályokat, szabályos volt-e a számla, szerepelnek-e rajta a bevételezési, ellenjegyzési és utalványozási záradékok és még sorolhatnám a megannyi szempontot, amelyek egyet vannak hivatva igazolni: az előírásoknak volt-e megfelelő a pénzfelhasználás. Az, hogy a beszerzések szükségesek voltak-e, ha igen milyen feladathoz, a beszerzési érték arányos volt-e a feladat végrehajtásával, a források felhasználásával keletkeztek-e új képességek, az a kutyát sem, illetve az ellenőröket sem érdekli.

Mindez a gazdálkodásban ma jelentős szerepet játszó szervezetek részére a pénzfelhasználásban óriási mozgás és döntési szabadságot jelent, amelynek feladása természetes, hogy nem lehet érdekük.

Ezzel összefüggésben, döntően ebből a körből gyakori az a vélemény, hogy a tervezési-gazdálkodási helyzet valójában nem olyan rossz, mint ahogy egyes „trónkövetelő” szervezetek lefestik, sőt összességében megnyugtatónak tekinthető, hiszen a költségvetés legalább 95%-át felhasználjuk, az a néhány, esetleg néhány tízmilliárd forint maradvány mindig objektív okok miatt keletkezik, a haderő végül is jól-rosszul, de működik, a tervek mindig határidőre elkészülnek, a megfelelő eljárások mindig jóváhagyják. **Hát akkor mit itt a probléma?** A tervezés és a gazdálkodás rossz hírének keltése – véleményük szerint – nem nyugszik valós alapokon. Ténylegesen azon szervezetek létének igazolására születtek, amelyek szerint a jelenlegi rendszer egésze beteg, a tervek hiányosak, megalapozatlanok, a végrehajtásuk átláthatatlan, a pénzfelhasználás gyakorlata kaotikus, eredményessége gyakorlatilag megállapíthatatlan, tehát teljes átalakításra szorul.

Hogy az elhatározott fejlesztési programok 10 %-a sem teljesült az elmúlt 4-5 évben, hogy jelentős részükbe már tízmilliókat, százmilliókat öltünk, majd felében, harmadában abbamaradtak, hogy NATO vállalásaink zömét gazdasági tervezési problémáink miatt nem tudtuk teljesíteni, hogy a beszerzési tervek 30-60 %-ban teljesülnek, ezzel összefüggésben nagyszámú az évközi előirányzat-átcsoportosítás, hogy az év végén indított nagyszámú beszerzés elsősorban a forrás átmentést és nem a valós ellátási szükségletek kielégítését szolgálja, hogy a 10 éves erőforrásterv nagybani koncepciójának összeállítását a központi tervező szervezetek egymás ellen feszülése és együttműködési képtelensége miatt, az amerikai tanácsadó csoportnak kellett levezényelnie, nos ezek a tényezők – az előző álláspontot képviselők szemében – csak apró, elhanyagolható, nem tendenciaértékű jelenségek.

Mint ahogy a hibák felsorolását, „ezen” az oldalon úgy azok elbogatellizálását „a másik” oldalon nagyon nehéz megemészteni. Különösen azért, mert *mára a történet már nem kétféle szakmai koncepció vitájáról, hanem döntően szervezeti szembenállásról, szervezeti jogkörök védelméről, illetve e jogkörök egyfajta szakmai megítélés mentén történő újra elosztásáról szól. Ebben a viszonyban már nem szakmai érvek és ellenérvek, hanem tekintélyek és szervezeti jog- és hatáskör igények csapnak össze. Ilyen körülmények között igen nehéz, sőt, majdnem lehetetlen egy új tervezési-gazdasági eszme felvetése, vagy netán győzelemre vitele, mivel a fenti viszonyrendszerben minden új elgondolás felvetése egyenlő a fennálló státus quo felborítására való törekvéssel, valójában valamilyen szervezeti jogkör átvételére való igény bejelentésével.*

Az új gondolatok felvetésénél tehát nem a felvetések szakmai tartalma, szakmai helyessége, vagy az élet követelte szükségyszerűsége kerül a mérleg serpenyőjébe, hanem pusztán a fennálló hatásköri viszonyrendszer megtámadtatása, amelyet függetlenül azok hasznosságától csi-rájában el kell fojtani. Mert minden úgy van jól, ahogy van, hiszen alapvetően minden működik. Hogy rosszul, hogy nem hatékonyan, hogy pazarlóan, hogy igen alacsony eredményességgel? Hát igen vannak hibák, ahol dolgoznak, ott ez természetes is. Nem kell ezeket felfűjni, ezek megoldásán rajta vagyunk, megoldjuk őket, és minden mehet tovább az eddigi úton.

Tényleg mehet tovább? És tényleg az eddigi úton?

Ennek eldöntése nyilván nem a szakemberek dolga. Úgy gondolom, hogy a szakembereknek a tényeket kell felsorakoztatniuk, amelyek elfogadásáról, vagy elutasításáról, figyelembevételéről, vagy figyelmen kívül hagyásáról a döntésekre feljogosítottaknak kell határozniuk.

Nos, ami témánkat, a gazdasági tervezést illeti, a tények a közvetzők:

Programtervezés

- A külön programirodával nem rendelkező programok esetében (ilyen a programok döntő többsége) *a programtervek nagy része pontatlan, a feladatok erőforrás és költségigényei nem a tényleges szükségleteken alapulnak, hanem a prognosztizált forrá-*

sokig történő visszatervezés költségkereteinek kitöltésére irányulnak. A tervekben egy program végrehajtása ennek alapján nem annyiba kerül, amennyi erőforrásra szükség van hozzá, hanem annyiba, amennyi a költségvetésből arra jut.

- *A középtávú nagybani elgondolások nem kerülnek évente folyamatosan pontosításra, sőt részletes tervezésre sem, hanem egy lépésben, a költségvetés tervezésekor „felforgatás” szerűen, az éves költségvetési keretekbe behúzáva, totálisan áttervezésre kerülnek. A programok hosszú és középtávú elgondolásai tehát a költségvetési tervhez időben közeledve nem fokozatosan fókuszálódva lesznek egyre pontosabbak.*
- *Az elkészítésre kerülő **programterv dokumentációk tervokmányai, azok adattartalma nem egységes**, ezért az adatok helyesége, illetve használhatósága erősen változó.*
- *A fejlesztési feladatok tervezése során nem készülnek a program végrehajtásának minden feladatát tartalmazó végrehajtási és finanszírozási tervek. Ugyancsak hiányoznak a program alternatívák elbírálásához, költségkihatásainak reális felméréséhez szükséges, a működési, fenntartási költségeket is tartalmazó **teljes életciklusra vonatkozó számvetések is**. Ezért a jelenlegi programtervek csak nagybani, elgondolásokat tartalmazó, a valós költségek helyett, a rá jutó költségvetési lehetőségek függvényében állandóan és hektikusan változó tervprognózisok. Ebből következően az is benne van ebben a pakliban, hogy egy-egy évben nem jut költségvetési forrás a program folytatására. Ezáltal időlegesen, – akár évekre – vagy végleg leáll a program végrehajtása. Ilyenkor jó esetben jelentősen inflálódik a program költsége és a már leállított beruházások állagmegóvása tovább növeli a költségeket, illetve a végleges leállással elvesznek a korábban befektetett összegek.*
- *A programok engedélyezési rendje szabályozatlan. Hiányzik a programokhoz kapcsolódó tervezési, döntési és végrehajtási felelőségek egyértelmű személyhez kötése. Ebből következően a programelgondolások megtervezésének és elfogadásának sok szervezetet megmozgató első időszakát egy, felelőségében igen laza, a költségvetési keretek elosztási játéka kényekedvének kitett, ezért a végrehajtási felelőség teljes szétmaszátolásával járó tervezési folyamat követi, amelynek a programok végrehajtásának állandó képlekenyen tartása és a végrehajtás megfogha-*

tatlan szétfolyása az eredménye. Szervezeti vonzatát tekintve ez azt jelenti, hogy a jelenleg kialakított programfelelősi rendszer a tervezéshez még szükségképpen megfelelő, de a végrehajtási és az elszámolási folyamatok menedzselésére már teljességgel alkalmatlan.

- A programok végrehajtásának, ezzel összefüggésben nagyon fontos problémája, hogy ***megoldatlan a programok végrehajtására biztosított költségvetési előirányzatok alakulásának és felhasználásának programonkénti nyilvántartása és operatív ellenőrzése. A feladatalapú tervezés hiányából következően a programok költségvetési és beszerzési igényei feloldódnak az ágazati költségvetési és beszerzési tervekben***, amelyekben az ágazat összesített igényei jelennek meg, nem megkülönböztetve, hogy egy-egy termék beszerzése egy programhoz, vagy a raktárkészlet pótlásához, vagy javítás közbenső szolgáltatásához, vagy az „M” készlet kialakításához szükséges. Ennek következtében, szinte lehetetlen leválogatni a programokhoz beszerzett eszközöket és anyagokat.
- Mivel ***az ágazati tervek döntően nem egy-egy feladat*** (ami lehet egy-egy program is) ***komplex végrehajtását, hanem az ágazat ellátási érdekeit szolgálják***, ezért a programok forrásbiztosításának ilyen rendszere maximálisan ki van szolgáltatva az ágazati igények szerinti belső, évközi előirányzat, illetve beszerzési feladat átcsoportosításoknak. Ennek során gyakori, hogy az ágazat más fontos feladataira átcsoportosításra kerülnek a programokra biztosított erőforrások, így azok forrásigényei kielégíthetetlenek maradnak.
- ***Hiányzik az egyes programokkal kapcsolatos tervezési-eljárási rend rendszerbefoglalása***. A programok általában egyedi jelleggel terveződnek. Mivel nincs egységes tervezési módszertan, ezért a programok erőforrás és költségigényei együtt nem jelennek meg, nem tisztázott az egymásközi kapcsolatuk, egymáshoz viszonyított fontosságuk, sürgősségük. A szétaprózott tervezés miatt ezért a programok feladatalapú prioritizálása ritkán, vagy egyáltalán nem történik meg. A prioritizálás általában néhány program kiemelését, vagy a programok egészének pénzügyi prioritizálását jelenti.
- A programok feladataival (figyelem! nem pénzügyi teljesítésével) való végrehajtási, elszámolási folyamat tárcaszinten teljesen ko-

ordinálatlan és ellenőrizhetetlen. Ezért *ma, szinte lehetetlen nyomon követni azt, hogy egy-egy program megvalósulása hol tart, mennyi az arra felhasznált erőforrás és költség, a felhasználások megfelelnek-e a tervezetteknek, a tervezett pedig a valós szükségleteknek, ha eltérés van a tervektől azt milyen reál-folyamat okozza, kiküszöbölésének mik a lehetőségei.*

- *A programtervekből teljességgel hiányzik a komplexitás.* Ez azt jelenti, hogy a program tárgyát képező beszerzések szigorúan ágazati jellegűek, azaz a más ágazathoz tartozó, de a programhoz szervesen kapcsolódó feladatokat nem minden esetben tartalmazzák, főleg a nagy volumenű, komplex programok. Ilyen például a gépjármű program, amelynél a speciális gépjárművek alváza szerepel a tervekben, azonban a felépítmények megtervezése és ezzel együtt ezek beszerzéséhez a források biztosítása nem része a programnak. Figyelembe véve, hogy így ezeket a felépítményeket a felhasználó szakágnak kell a saját fejlesztési lehetőségeik terhére beszereznie, e forráslehetőségek ismeretében ezzel a módszerrel beszerzett alvázakon várhatóan még évek múlva sem lesz rajta a megfelelő felépítmény.
- Ugyanez elmondható a híradó programról is, amely a rádió készülékek beszerzését tartalmazza, de nincs benne ezek beépítése, készletezése és mindaz a feladat, amitől az egyedi rádiókészülékből működő rádióállomás lesz. Tekintettel arra, hogy ennek költségei körülbelül a rádiókészülék beszerzési költségeinek nagyságrendjével megegyezők, ez a tervezési módszer (a kézi rádiók kivételével) igen nagy fehér foltot hagy a program összköltség igényében.
- Összességében a fejlesztések tervezése vonatkozásában a végrehajtási problémák alapvető forrása, hogy *a tervezési tevékenységet több katonai szervezet önállóan, egymástól függetlenül végzi, ezek összehangolására nincs sem szándék, sem törekvés. Magasabb szintű összehangolásra csak az MH vonatkozásában, ezen belül is elsősorban a NATO haderő-fejlesztési programokra koncentrálva kerül sor. Jelenleg nincs olyan tárcaszintű tervezési és prioritizálási rend, amely valamennyi programot integráltan kezelné. Ezért a fejlesztési programok az azt tervező szervezetek forrásokért vívott harcának hadszínterévé válnak, ahol a tárcaszintű érdekek csak, mint jelszó jelennek meg.*

Az integrált fejlesztés-tervezés hiányából következik, hogy *nem került létrehozásra az a controlling rendszer sem, amely a futó programok tárcaszintű megfigyelését, végrehajtásuk helyzetének elemzését, értékelését, a tervektől való eltérés esetén a szükséges jelzések közvetítését meg tudná oldani.* Ehhez párosul az is, hogy ennek a feladatnak szervezeti háttere sincs, azaz nincs olyan szervezet a tárcánál, amely a programok nyomon követésére, a végrehajtás szervezetszerű megfigyelésére megfelelő jogosultsággal rendelkezne.

Ezekből a hibás folyamatokból azután már egyenesen következik, hogy a tervdokumentációk a részletes és pontos erőforrás és költségigények megjelenítése helyett a programigények koordináció nélküli, alapvetően a költségvetési lehetőségek leosztása alapján készült igen nagybani számvetéseket tartalmazzák. *Az ilyen ingatag alapokon, elnagyolt tartalommal, nem a reális igények alapján készül, hanem a költségvetési lehetőségeket tartalmazó programok többségéről végül a végrehajtás során derül ki, hogy költségei általában alul, feladattartalmuk pedig felültervezett.* Mindez évente a belső átcsoportosítások sokaságát, illetve a végrehajtás teljes áttervezését, vagy elmaradását vonja maga után.

A normatív működés tervezése

Nagyon leegyszerűsítve a kérdést és egy szójátékkal élve, a normatív működés, fenntartás tervezésének csak egy problémája van, hogy nem normatív. Természetesen ez így egyetlen sommás megállapításként nem igaz, hiszen vannak olyan nagy logisztikai ellátási területek, (élelmezés, ruházat, üzemanyag) ahol a tervezésben és az ellátásban a normatívitás alapvető módszer. A működés-fenntartás legtöbb területén azonban ez nem így van. Mindenekelőtt azért, mert *hiányoznak a normák.* Jellemző adat, hogy *a logisztikai szakterületek normázottságának aránya 2002-ben összességében nem érte el a 20 %-ot.* Ha figyelembe vesszük, hogy ebben vannak szinte 100 %-os normázottságú szakterületek is, akkor ez az arány rendkívül rossznak mondható.

E kétségbeejtően rossz helyzet felszámolására számtalan próbálkozás indult már útjára, azonban ezek rendre elhaltak az alacsony szintű követelménytámasztáson, az állandósult átszervezések szakmai fellazító hatásain, a létszámleépítések miatt bekövetkező kapacitáshiányon, de esetenként az érintettek erre irányuló szándékainak gyengeségén is.

Mindezek következtében a nem kellő részletezettséggel, számvetések és normák nagyfokú hiányával összeállított **működési költségvetési igénytervek általában a bázis alapon meghatározott előirányzat-keretek valamilyen szintű kitöltésére irányulnak**. A bázisalapú, keretleosztásos költségvetés tervezés következményeként, a katonai szervezetek a feladatorientált költségtervek elkészítésében nem érdekeltek, mert a leosztott kereteket mindenképpen megkapják, ezen felül viszont – a részükre elrendelt feladatok vonatkozásában, azok szakmailag bármilyen indokoltak is – szinte biztos, hogy nem kapnak pótlólagos forrásokat.

Elvileg olyan helyzet is előállhat, hogy a feladatalapú költségigény alatta maradna a leosztott kereteknek. Ez a keretek egy részéről való lemondást feltételezne, azonban ez olyannyira ellentmond a szinte zsigeri mélységű és erősségű szokásoknak, hogy a forrásokról való lemondásra biztosan nem kerülne sor.

A fentiekből következően a katonai szervezetek szinte „természet-szerű” érdekeltségévé a leosztott keretek kitöltése vált, ami így egyes feladatok tekintetében hiányokat, mások esetében többleteket takar. A folyamat alapvető hibáját nem is ez a „belső kiegyenlítődség” jelenti, hanem az, hogy ezáltal nem tudjuk, hogy a végrehajtott feladatok közül valójában mi mennyibe került, így nem ítéltető meg az sem, hogy ez sok vagy kevés, arányos volt-e, vagy sem a ráfordítás az eredménnyel.

A tervezés ilyen mechanizmusa egy nagyfokú bizonytalansági tényezőt visz be a rendszerbe, amely a terv tételei realitástartalmának megítélését (ezzel valójában az arról történő döntést), szinte lehetetlenné teszi.

A logisztikai működési költségvetés tervezése a különféle szakterületeket lefedő szolgálati ágak által történik. Az előzetesen megadott keretszámok figyelembevételével – melyek jellemzően jóval az igények alatt maradnak – készülnek el az egyes szakágak logisztikai költségvetései, ami azt eredményezi, hogy az előirányzatok alulbiztosítottasága miatt **a felmerülő összes tervezett feladat nem finanszírozható**. A feladatalapú erőforrás tervezés hiánya miatt azonban ez a tervezés során nem derül ki, így számtalan, a tervezéskor nem ismert finanszírozhatóságú feladat kerül be a tervbe.

Az előzőekben részletezték alapján, így már **három bizonytalansági tényező „alakítja” a logisztikai előirányzatokat**. Először a normák és számvetések nagyfokú hiánya, másodsor a bázisalapon meghatározott kereteknek a feladatok erőforrásokkal alátámasztott igényeit

figyelman kívül hagyó nagyságrendje, végül az igények bizonytalansága és az igényeket messze nem fedező források. Ezek a valóságban megítélhetetlenné teszik az igényeket és az azokat biztosító források elégségségét, illetve jogosságát. Így nem ítéhető meg az sem, hogy valójában a tárca működtetése, fenntartása optimálisan mennyibe kerül.

A működési költségek tervezési problémáinak zöme tehát a költségvetési igények feladathoz rendelésének, a feladatoknak erőforrásokkal való kitöltésének, a normák hiányának – mint szubjektív okoknak – és a tervezés költségvetési keretelosztásos, bázisalapú tervezése rendszerének – mint objektív oknak – a következménye.

Ezekon túlmenően azonban meg kell említeni egy sajátos, az emberi érzékenységet érintő volta miatt, kevésbé hangoztatott tervezési problémát is. A tervezés minőségi javításának kulcskérdésének aposztrófált feladatalapú erőforrás tervezés megvalósításához – sok egyéb feltétel mellett – szükséges – az adott szakterület viszonylag átfogó ismerete. Addig ugyanis, amíg ***a költségvetési kerettervezés csak a költségvetés formai követelményei mechanizmusának ismeretét igényli, az erőforrás-tervezés megköveteli az egyes feladatok tartalmának, a végrehajtás történéseinek, az azokhoz szükséges eszközök, anyagok és szolgáltatások körének, mennyiségének, felhasználásuk rendjének ismeretét is. Ez a kultúra azonban a rendszeres létszámleépítések következtében mára kihalófélbe került.*** Súlyosbítja a helyzetet, hogy az új tervezési metódus megvalósításához sem gyakorlati, sem tapasztalati információk, végrehajtási metodikák és kidolgozott módszertan nem áll a tervező szervezetek rendelkezésére.

Az előzőekben elemzett folyamatokból a normatív működés tervezésének gyakorlatából az alábbi összegzett következtetések vonhatók le.

- ***A működési igények tervezése nem az egyes szervezetek, intézmények részére megszabott feladatok, valamint az azok végrehajtása érdekében indokolt erőforrás szükségletből kiindulva történik.*** A költségvetési tervekben nem derül ki, hogy az egyes költségvetési tételekre tervezett összegek milyen feladatok végrehajtása érdekében merültek fel.
- A költségvetési tervek nem tartalmazzák a feladat – szükséges erőforrás – szükséges költségigény – elérhető eredmény viszonyt, amelyből konkrétan, folyamatszerűen megállapítható lenne a feladathoz szükséges költségvetési igény, megalapozottá válhatna

ezen igény jogosságának elbírálása, és **mérhetőbbé a folyamat végén a feladatok végrehajtásának objektív eredménye.**

- Hiányossága a jelenlegi tervezési folyamatnak, hogy **feladat-elmaradás esetén annak következményeit** (átcsoportosítás más feladatra, esetleges megtakarítás) nem lehet felmérni, vagyis nem követhető nyomon, hogy az elmaradt feladatok miatt felszabadult költségek és erőforrások felhasználása milyen célokra történt.
- A költségvetési tervekből nem vonhatók le olyan lényeges katonai, gazdasági, pénzügyi, szakmai következtetések, amelyek elemzése segítséget nyújthatna az adott feladathoz hozzárendelt költségvetési források hatékony felhasználásának vizsgálatához. Ezzel összefüggésben **a költségvetési tervekből nem állapítható meg, hogy:**
 - **Mennyire volt arányos a tervezett előirányzatok elosztása** az egyes feladatok, katonai szervezetek, szolgálati ágak között. A tervezett előirányzatokat valóban a tervezett feladatok végrehajtása érdekében tervezték-e.
 - **A ténylegesen felhasznált előirányzatok arányban álltak-e a végrehajtás minőségével.** Erre vonatkozó, kidolgozott, illetve már alkalmazott mutatók nincsenek. A konkrétan egy adott képesség eléréséhez szükséges költségigény felmérése a jelenlegi tervezési rendszer biztosította lehetőségekkel és paraméterekkel nem megoldott.
 - **Nem mérhető a feladat-végrehajtás eredményessége,** melynek hatásaként nem állapítható meg, hogy az egyes katonai szervezetek feladat végrehajtásának minőségi mutatója mennyire függött össze a biztosított forrásokkal.

A lehetséges kitörési pontok

A két nagy tervezési terület elemzésének megállapításai alapján az azokban megfogalmazott **probléma csomópontok felszámolása érdekében** az új, vagy módosított gazdasági tervezési rendszernek, **az alábbi főbb irányokban képzelhetők el a kitörési pontjai.**

1. Az integrált tárcaszintű tervezés megvalósítása

Ennek kialakítása során azt a törekvést volna célszerű érvényesíteni, hogy *a gazdasági tervezési funkciók minél kevesebb, optimálisan egy tervező szervezet kereteiben kerüljenek végrehajtásra.*

A gazdasági tervezést jelenleg több szervezet keretein belül szétosztottan végzik. A gazdasági tervek tárcaszinten csak a költségvetési tervben találkoznak. Ez azonban nem lát előre csak egy évet, nem feladat orientált és nem képes kezelni a hosszú távú (10 éves) terveket. Ezért a gazdasági tervezés egy-egy évre széttöredezett, bennük a folyamatosság nyomai sem ismerhetők fel. Az egyéves folyamatokhoz ugyanakkor nem igazodnak a reálfolyamatok, amelyek így egyik évről a másikra – a beljük fektetett összegek ellenére – gyakran maradnak finanszírozatlanul.

A költségvetésen kívüli tervezés mára elvesztette jelentőségét, sőt most már a szervezeteit is. Történt ez annak ellenére, hogy *a költségvetés tervezése csak a katonai képesség és feladattervezésre támaszkodó erőforrás és költségtervezéssel válhat megalapozottá, végrehajtása csak e tervekkel együtt lehet átlátható.*

A probléma megoldásának fő kitörési pontja, hogy jelenleg a számtalan helyen elkészített gazdasági terveket egy szervezetben belüli feladatként, tárcaszinten integrálni kell. Ez az integráció magába foglalja a tervek tartalmi és a szervezeti alrendszerek integrációját is. A gyakorlatban ez a HM GTH erőforrás és költségtervező, valamint elemző, a HM KPSZH költségvetés tervező, az MH ÖLTP szakági erőforrás, költség és költségvetés tervező, az MH EÜCSF-ség gazdálkodástervező, a HM IKH gazdálkodást tervező szervezeteinek, valamint a HM TH programirodái egy szervezetbe történő egyesítését jelenti. *Ebben a szervezetben minden információ rendelkezésre állna a központi gazdasági tervezéshez. Így elkerülhető lenne az alsóbb szintű tervező szervezetek felkészületlenségéből adódó, vagy általuk az indokolatlan tartalékolásra irányuló tervezési dezinformáció, adathiány, feleslegessé válna a bonyolult együttműködés megszervezése, illetve megszűnne az egyes központi tervező szervezetek közti állandó hatásköri villongás.*

Ez a gazdasági tervező csúcsszervezet minisztériumi szervezetként a gazdálkodás szakmai rendjéért tárcaszinten első helyen felelős HM VGHÁT irányításával dolgozna.

Mivel a fenti szervezeti integráció jelenleg számtalan olyan – nem szakmai – érdekeket sért, amelyek áthidalása ma még nem lehetséges, a

megoldás célszerűségére vonatkozó álláspont fenntartása mellett, átmenet és kompromisszumként a tervek tartalmi integrációjának megvalósítását kell célként kitűzni és elérni.

A tervek tartalmi integrációja azt jelenti, hogy az összes résztervben szereplő feladatokat és célokat tárcaszinten összevontan meg kell jeleníteni és az összevont terven belül, el kell végezni az egyes tervcélok, és feladatok egymáshoz viszonyított prioritizációját és ennek alapján meghatározni a forrásallokációt. Ebből következően a tárca összevont tervében kell eldönteni, hogy a korlátozottan rendelkezésre álló forrásokból mi finanszírozható és mi nem. E folyamatban *a tervezés és benne a forrásmegosztás-alternatívák kidolgozása üzemgazdasági szemléletű alapokon történik, és minden esetben megelőzi a forráselosztásra vonatkozó pénzügyi döntéseket.*

Ezt a folyamatot célozta meg a védelmi felülvizsgálat eredményeként célul kitűzött 10 éves Alapterv létrehozása is, amely erőforrásalapon osztja el a prognosztizált pénzügyi forrásokat. Mindenkori első éve a költségvetési terv alapja, amely koncepcióját tekintve nem térhet el tőle.

2. A működési és fejlesztési tervek összhangja

Általános tervezési elv, hogy a fejlesztés és a működés-fenntartás erőforrás és költségigényeinek, egymással összhangban kell az integrált tervekben megjeleníteniük. Ez azt jelenti, hogy *a felülről korlátos, meghatározott mértékű költségvetésből, csak annyi fordítható fejlesztésre, amennyi a kötelező fenntartási működési kiadások realizálása után megmarad.* Ebben az értelemben, a működési kiadások nagysága egyértelműen behatárolja a tervezhető fejlesztési kereteket.

Ebből az elvből, legalább három tényező következik:

- adott mértékű működési kiadásokhoz, meghatározott mértékű fejlesztési lehetőség tartozik,
- amennyiben a fejlesztési arányt növelni akarjuk, intézkedéseket kell hozni a működés költségeinek ezzel azonos mértékű csökkentésére,
- a két tervezési összetevő összhangjának megteremtéséhez – a jelenlegi gyakorlattal ellentétben – a fejlesztési programok tervezésével egy időben, meg kell tervezni a működési kiadásokat is.

A fentiekből közvetlenül adódik az a követelmény, hogy *a működési kiadásokat pontos műszaki és pénzügyi számvetésekkel, a normák legszélesebb körű alkalmazásával kell megtervezni, a jelenlegi bázis elven működő keretkitöltési módszer helyett*. Csak ez ad ugyanis objektív alapot a működési költségek nagyságának meghatározásához.

A működési költségeknek, a lehetséges fejlesztési kereteket meghatározó szerepe miatt rendkívül pontosnak és jól körülhatároltan indokoltak kell lenniük. Ellenkező esetben – felültervezettség esetén – feleslegesen csökkenti a fejlesztési kereteket, alultervezettség esetén pedig végrehajthatatlanná teszi az emiatt felültervezett fejlesztéseket. *A működés költségein ugyanis, adott szervezeti méret esetén, egy jól meghatározott határérték alatt nem lehet takarékoskodni*. Ezért az alultervezett működési kiadásokat, a végrehajtás során, függetlenül annak tervezett értékétől, mindenképpen ki kell egészíteni. Ez a kiegészítés azonban, már csak a megtervezett fejlesztésektől való forráselvonással lehetséges.

A működési és fejlesztési tervek összhangjának megteremtése érdekében tehát egyre sürgetőbb *a hiányzó normák kidolgozása és tervezési alkalmazásba vétele, a működési tervezési bázisértékek teljes körű szakmai felülvizsgálata, elemeinek számvetésekkel való alátámasztása, illetve a fejlesztési és működési tervek párhuzamos, egy tervezési folyamatban történő végrehajtása*.

3. A tervezésben a pénzforgalmi szemlélet kizárólagosságának megszüntetése

A honvédség jelenlegi gazdasági tervező rendszere abszolút módon költségvetés, ezen belül költségvetési keret orientált. Ebben a tervezési rendszerben a pénzforgalmi szempontok alapján leosztott költségvetési előirányzat keretekbe igyekeznek a katonai vezetők beleerőltetni a részükre elrendelt feladattartalmakat, illetve a rendelkezésükre bocsátott költségvetési keretektől próbálják „kigazdálkodni” a meghatározott feladatokat.

A feladatokhoz szükséges kiadások ily módon való „kigazdálkodása” a gyakorlatban a feladatarányos kiadások folyamatos alultervezésével, másrészt a standard előirányzatok rendszeres felültervezésével (mintegy belső tartalékképzéssel) valósul meg. Ezáltal a kiadási előirányzatok egy része nem fedezi, másik része túltervezetten tartalmazza a feladatok finanszírozását. Ezek tarthatatlansága, természetesen a beszerzések során nyilvánvalóvá válik, amely a feladatcsökkentések, tömeges előirányzat

átcsoportosítások, maradványmegelőző célú, ad-hoc beszerzések nyomán egyenlítődik ki.

A terezési rendszer ilyen tartalommal való továbbélése azt jelenti, hogy továbbra is a pénzügyi (figyelem: nem gazdasági!) tervezés jelenti a tervezési hierarchia csúcsát, egyben ez adja a különféle gazdasági tervező alrendszerek tevékenységének kiinduló alapját is. A tervezés ezen struktúrájának fundamentuma a költségvetési keretelosztáson alapuló pénz-gazdálkodás, amely teljes egészében mellőzi a pénzigény tervezési kereteinek naturáliákkal való tényleges kitöltését, és ezen keresztül a pénzfelhasználás és elszámolás tételes feladatokhoz kötését. Ez a tervezési rendszer nem teszi lehetővé az elérni kívánt haderő képességek, az ezek érdekében végrehajtandó feladatok és a hozzájuk kapcsolódó erőforrások, továbbá az erőforrások megszerzéséhez szükséges pénzügyi források közvetlen összekapcsolását. Ebben a rendszerben nem kimutathatók, hogy a rendelkezésre álló költségvetési források felhasználásával szemben milyen új haderőképességek jöttek létre.

Lényeges hiányossága a tervezés ezen módjának, a teljesítés üzemgazdasági megfigyelésének, majd ennek alapján a tapasztalatok visszacsatolásának elmaradása.

Ebből a helyzetből *egyetlen kitörési pont kínálkozik: az üzemgazdasági szemléletű feladatalapú erőforrás-tervezés megvalósítása. Ebben az elképzelt rendszerben az állami költségvetéssel szembeni tárcaszintű forrásigényeknek, tételes erőforrásterveken, azoknak tételes normákkal alátámasztott számvetéseken kellene nyugodnia.* A tervezésnek, mint folyamatnak, ki kell terjednie a tervek teljesítésének rendszeres megfigyelésére és az így szerzett tapasztalatoknak a következő tervezési ciklus tevékenységeibe való visszacsatolására is.

Az ilyen típusú *erőforrás-tervezésnek időben meg kell előznie a költségvetés tervezést,* amelynek tartalmát, alátámasztását, bizonyítását adja.

Amíg ezt nem valósítjuk meg, tudomásul kell vennünk, hogy a jelenlegi intézményfinanszírozás elve nem biztosítja az adott védelmi szolgáltatások összehasonlíthatóságát, így nem ítélné meg az sem, hogy a forrásfelhasználó intézmények jól gazdálkodnak ezekkel a forrásokkal, vagy nem. *Üzemgazdasági költségadatokat nélkül ugyanis egyetlen katonai szervezet sem tud ma valós információt szolgáltatni költségvetési igényei megalapozottságáról, azok valós voltáról.* Mindez azt eredményezi, hogy a jelenlegi pénzforgalmi típusú tervezési metódus abszolutizálásának to-

vábbéléséig, nem csökkenthetők a tárca költségvetési igényeivel szembe-
ni támadások és ezek rontják a tárca költségvetési alkupozícióit is.

Az üzemgazdasági típusú erőforrás-tervezés igénye már átvezet a
következő kitérés ponthoz.

4. Az erőforrástervek hiányának felszámolása

Az előző eszmefuttatásokban már kifejtettem, hogy a tervezés jelen-
legi rendjében, mind kevésbé történik meg a leosztott költségvetési kere-
tek konkrét fizikális tartalmának (erőforrásokkal való kitöltésének) meg-
határozása a tervezés során. A költségvetésbe így erősen esetleges, vagy
elnagyoltan specifikált tartalmú pénzkeretek kerülnek tervezésre.

*Az erőforrástervek hiánya gyakorlatilag azt jelenti, hogy a tervek
nem adnak információkat arra vonatkozóan, hogy a rendelkezésre álló
és jól-rosszul leosztott pénzkereteket pontosan mire akarjuk felhasználni.
Ezek a gyakorlatban a beszerzések realizálásakor konkretizálódnak
és ekkor derül ki az is, hogy a tervezett pénzkeret sok, kevés, vagy elég a
tervezett beszerzésre.*

Az erőforrástervek hiánya jelzi azt is, hogy a tervezett összegek nin-
csenek, vagy csak igen lazán vannak összekapcsolva a végrehajtandó fe-
ladatokkal. Ennek következtében pedig *követhetetlené válik, hogy a
pénzforrások felhasználásának volt-e értelme, célszerűen történt-e,
nagysága az általa végrehajtott feladatokkal arányos volt-e, olyan fel-
adatok érdekében történtek-e, amelyek szükségesek voltak, amelyek
meghatározott képességek megteremtését szolgálták, illetve, hogy a fel-
használások prioritásrendje betartásra került-e.*

*Az erőforrástervek hiánya megkérdőjelezhetővé teszi a forráselosz-
tás objektivitását is.* Abban az esetben ugyanis, ha a tervező katonai szer-
vezetek nem képesek előre (a tervezés időszakában) meghatározni, hogy
az igényelt pénzkeretből pontosan mit akarnak megvenni, és azokat mi-
lyen feladatok érdekében akarják felhasználni, az ilyen ismerethiánnyal
megvalósuló forráselosztás nem fogja szükségszerűen követni a feladatok
nagyságrendjét és fontosságát. Az így létrejövő forráselosztás aránytalan-
ná és végrehajthatatlansága miatt látszólagossá válik. *A tényleges forrás-
elosztás ezért a végrehajtás szakaszába tevődik át, a rendszeres feladat
és forrásátcsoportosítások útján.*

A fentiek alapján, úgy vélem, hogy *axiómaként kellene kezelni,*
hogy, ha a költségvetési terv nem erőforrástervre épül, akkor a fenti alap-
vető folyamatok által felvetett kérdésekre nem kapunk válaszokat. Ezáltal

a terv meg fog ugyan felelni az államháztartás törvényi szabályozásának, valós folyamatait tekintve azonban ***nem lesz képes betölteni fő funkcióját***: a meghatározott katonai képességek elérésének finanszírozását. Mindezek alapján úgy ítélem meg, hogy ***a gazdasági tervezésnek alapvetően erőforrás-tervezésnek kell lennie, amely központja, kiindulópontja és meghatározója a gazdasági tervezés minden más elemének.***

Ezt a tendenciát kezdte meg kibontani a védelmi felülvizsgálat eredményeként megalkotni szándékozott 10 éves Alapterv is, amely mindenekelőtt erőforrás és költségterv, és amelyből – az elgondolások szerint – minden más terv eredeztethető és eredeztetendő lesz.

5. Az erőforrás-tervezés személyi szakmai feltételeinek megteremtése

A kitörési pontoknak az előzőekben kifejtett tartalma csak abban az esetben nyerhet tényleges megvalósulást, ha annak szubjektív személyi, szakmai, felkészültségbeli feltételei is adottak, vagy megteremthetők. Tanulmányom első felében e kérdéskört vizsgálva már vélelmeztem, hogy a több mint másfél évtizedes „***fűnyíró***” szerű létszámleépítések, a folyamatos egzisztenciális bizonytalanság, ***a humánpolitikai célokban az iskolai és a nyelvi végzettségek abszolútizálása és ezzel szemben a szakmai tapasztalatok értékének semmibe vétele*** azt eredményezte, hogy szinte teljesen kihalt a tervezési kultúrát megőrző és a fiatalabb generációnak átadó, a gyakorlati folyamatokat kiválóan ismerő állomány.

Az alsóbb vezetési és szervezeti szinteken ez a fizikális eltűnésüket, a felsőbb szinteken pedig igen jelentős megritkulásukat, pályaelhagyásukat, illetve szakmai súlyuk, érdekérvényesítő szerepük eljelentéktelenedését jelentette. Ennek eredményeként ***az esetek többségében maga a rendszer (a tervezési folyamatok összessége) még saját hiányosságai, hibái és a reálfolyamatok lekövetésére való képtelenségének felismerésig sem jut el.*** Ezzel párhuzamosan képtelen befogadni a szórványosan megjelenő új, jobbító, vagy a reform egy szélesebb körét megcélzó gondolatokat. ***A szakmai felkészültségbeli hiányok ezért az egész rendszer cél- és szükségyszerű formálásának lehetőségét veszélyeztetik.***

Az általános elvi rendszerhibákon túl, nem csak az új típusú erőforrás, de a már működő költségvetési tervezési rendszernek is egyik legfontosabb hiányossága, hogy alapadatainak alsószintű generálása gyenge szakmai minőségben, hiányosan, ezért elnagyoltan és alacsony realitástartalommal kerül meghatározásra. Az ezt ***végrehajtó állomány egy jelentős része ugyanis nem rendelkezik a szükséges a gazdasági tervezéshez el-***

engedhetetlen, csapat, törzsmunka és intézményi működési tapasztalatokkal. A rendszerben dolgozó fiatal, magasan iskolázott állomány friss diplomái és nyelvvizsgálói nem képesek pótolni a működés tapasztalatait. Ezért tőlük – e tapasztalatok megszerzéséig – nem várható el a tervezés alapadatai generálásának magas, de legalábbis elégséges színvonalának produkálása.

Az erőforrás és költségtervezés tekintetében ez *kétirányú kitörési irányt igényel.*

Egyrészt folyamatosan és megszakítás nélkül *folymatni kell az érintett állomány kiképzését és oktatását.* Ennek során programszerűen meg kell szervezni a szükséges ismeretek és tapasztalatok birtokában lévő és még aktív állomány ez irányú ismereteinek és tapasztalatainak átadását. *Alapelvként kell elfogadni, hogy a tapasztalatok átadása nélkül minden – bármilyen nagyszerű szakmai átalakítási elgondolás – csak implementáció nélküli fikció marad. Ezért a diplomák és nyelvvizsga bizonyítványok mellett a humán stratégiában és a közvélekedésben el kell ismerni a szakmai tapasztalatot is, mint rendszerépítő erőt és tényezőt.*

Másrészt *ki kell alakítani a központi erőforrás-tervezés szervezeti és szakmai rendszerét.* Ennek lényege, hogy a központilag meghatározott ambíciószintekhez tartozó erőforrások tartósan központilag kerülnének meghatározásra, míg a részletes erőforrástervek központilag, de utólagos alsóbb szintű kontrollal épülnének be a tervekbe.

Viszonylag egyszerűbb a helyzet a tárca tevékenységét, a honvédség alapvető feladatait kiszolgáló erőforrástervek központi kidolgozásával. Ezek jelentős része ugyanis a fejlesztés körébe tartozik és zömében nagybani becslést – bár megfelelő részletettségű adatokat kell, hogy tartalmazzon.

Legfőbb megtestesítője a **10 éves Alapterv**, amelynek erőforrás-szükségletét a szakmai igényekből kiindulva a felsőszintű haderőtervezési, a szakági és tárcaszintű erőforrás-tervezési, valamint a pénzügyi tervező szervek készítik el.

E terv az „alkotók” differenciáltságából adódóan egy *olyan komplex elgondolás, amely tartalmazza a képességek, a feladatok, az ehhez szükséges szervezeti struktúra, az erőforrás és költségigény, költségvetési lehetőségek által determinált összességét.* Kiindulópontját a megtervezett katonai képességek és az ezekhez szükséges feladatok adják, amelyhez a központi katonai és logisztikai feladattervező szervezetek megfogalmazzák a szervezeti struktúrát, az anyag, eszköz és szolgáltatás

igényeket. Ennek alapján tárcaszinten összevont erőforrás és ehhez kapcsolódó költségterv készül, amelyben integráltan, a tárca minden költségvetési gazdálkodást folytató katonai szervezetének összes erőforrás és költségigénye szerepel. A költségterv tartalmazza a feladatok összes, tehát nem csak pénzmozgással járó költségét, ilyen értelemben szélesebb, mint a költségvetési igényterv.

A tervek része a normatív működés erőforrás és költségterve. Ez – az eddigi gyakorlattól eltérően – *nem bázisra készül.* Alapvető módszere a központilag meghatározott személyi és technikai állománytáblák és a hozzájuk kapcsolódó ellátási, javítási, fenntartási és egyéb normák szorozatából kialakított tervtételek, amelyek így, gyakorlatilag nullabázisú tervezésként funkcionálnak.

Mivel mind az állománytáblák, mind a normák meghatározása központi feladat, a normatív működés tervadatainak kidolgozása nem jelent problémát. Az így kapott adatok azonban átlag jellegűek lesznek és nem kapcsolódnak az egyes katonai szervezetek tényleges feladataihoz. Amennyiben ezek további finomításra nem kerülnének, az átlagadatok az egyik katonai szervezetenél alul, a másikon felültervezést idéznének elő. *Ezért az így központilag generált adatokat a katonai szervezetek szakmai alapokon, saját feladataik ismeretében véleményezik, „felülvizsgálják”.* Ennek során módosítják az átlagadatokat saját feladataik tényleges erőforrásigényei tükrében. Az így módosított adatok az átlagok környezetében mozogva, viszonylag megfelelő pontossággal lesznek képesek tükrözni a valós erőforrásigényeket. Megelőzik továbbá a döntően saját tartalékolásra irányuló törekvéseket, mivel a módosítások csak a tényleges feladatok számvetésében szereplő mértékben – tehát nem alapvető nagyságrendben – térhetnek el a központilag tervezettől. Ez a módszer egyben anulálja az alsóbb szintű szervezetek tervezési dezinformációs érdekelttségét is, mert megszünteti ennek szakmai alapját.

Az alsóbb szintű és a felhasználó szervezetek által felülvizsgált tervek a központi erőforrás-tervező szervezetenél összesítésre és beépítésre kerülnek a tárcaszintű erőforrás és költségtervbe. Az összevont erőforrás és költségterv alapján az erőforrások tárcaszintű elosztásában döntési jogosultsággal rendelkező eljárások így egyben láthatják a tárca összes erőforrás igényét, és lehetőségük van ezek ismeretében eldönteni, hogy a rendelkezésre álló, vagy prognosztizált költségvetési lehetőségek függvényében, forráshiány esetén mely feladatokra jusson és melyekre nem, a biztosított pénzeszközökből. Ezáltal megszűnhet a tervező szervezetek egyedi érdekérvényesítésén alapuló átláthatatlan forráselosztás.

Az elkészült központi erőforrástervezés tartalmazza a fejlesztési programok és a normatív működés erőforrás és költségigényeit, amely így megszünteti a fejlesztések és a működési kiadások egymás rovására történő biztosítására való törekvéseket. Ez egyben megakadályozza azt is, hogy a fejlesztés és a működés egymás rovására túlterjeszkedjen, mivel mindkettő összes erőforrásigénye egy időben, egyben látható.

Az erőforrástervezés ilyen megvalósításával a tárcaszintű gazdasági tervek láthatóvá teszik a rendelkezésre álló költségvetési pénzek elosztását, ennek alapján követhetővé válnak az elosztás elvei, továbbá kimutathatóvá válik az is, hogy milyen feladatokhoz, ki és mennyi költségvetési forrást rendelt és melyek azok a feladatok, amelyek e döntések miatt finanszírozhatatlanok maradtak.

6. Összegzés

A gazdasági tervezés az új követelmények megjelenésével, – az előzőekben részletezett tényezők miatt – súlyos válságba került. A válság legfontosabb jelei a finanszírozási hiányok és a pénzmaradványok, a források szűkössége és a pazarlás együttes jelenlétében, a tervezés szakmai színvonalának nagyon jelentős csökkenésében, tartalmát tekintve a legegyszerűbb pénzkeret tervezés abszolutizálódásában és a tervezési folyamatok partikuláris érdekek mentén történő szétesésében érhetők tetten.

Ennek eredményeként *a jelenlegi gazdasági tervező rendszer tartalmában és szervezeteileg szétagolt, ebből következően elveiben nem egységes, adatai nem biztosítják a tárca döntéshozói számára a meghatározó erőforrásokkal való gazdálkodás teljes körű képességét, a gazdálkodás átláthatóságát és kézben tarthatóságát és mindezek alapján a tárcaszintű központi akarat elsődlegességének minden körülmények közötti érvényesíthetőségét.* Megítélésem szerint ezekre a tervezési hiányosságokra vezethető vissza a tárca gazdálkodási problémáinak jelentős része.

A probléma magja az, hogy a tervezés, ezzel a tartalommal, ténylegesen nem a rendelkezésre álló források, objektív alapokon nyugvó, előzetes elosztásának eszköze. A források elosztása döntően nem a tervezésben, és nem nyílt kompromisszumok útján történik.

A kivezető utat a tervezés szervezeti és funkcionális integrációjában, a pénzforgalmi tervezés abszolutizálása felszámolásában, az üzemgazdasági jellegű eredmény szemléletű tervezés kialakításában, az

erőforrás-tervezés központba állításában, a tervek végrehajtása controlling jellegű megfigyelésében és a személyi állomány szakmai tudásának, felkészültségének fejlesztésében látom.

A kivezető út másik, az előzővel azonos súlyú eleme *a problémák megoldására irányuló határozott vezetői akarat, amely szükség esetén felvállalja, saját véleménye helyességébe való szilárd hite birtokában, a szakmai köntösben jelentkező, akár többségi véleményekkel szembeni fellépést is.* Sajnos a tervezés általános problémáinak és azok káros megjelenési formáinak hangoztatásán túl, az elmúlt 10 évben, egyetlen meghatározó vezetési szinten sem jelent meg az a vezetői igény, amely egyértelműen hiányolta volna a tervezési rendszer előzőekben részletezett problémáinak konkrét, tételes megoldásokkal történő kiküszöbölését és felkarolta, vezetői hatalmával megtámogatta volna a tervezés megújításának szakmai próbálkozásait. Ezért, *ha valóban szakítani akarunk a tervezési rendszer szorító gondjaival, akkor várható belső feszültségei, esetleges elvi hibái és kezdeti bizonytalanságai ellenére, határozott vezetői akarral volna célszerű támogatni az új tervezési felfogás megvalósítását. Ellenkező esetben ezek a próbálkozások megmaradnak szűk szakmai csoportok soha be nem teljesülő elgondolásaiként, miközben a jelenlegi tervezési rendszer hibái, lassan normává szilárdulnak.*

A LÉGIERŐ LOGISZTIKAI BIZTOSÍTÁSA MEGSZERVEZÉSÉNEK ÉS VEZETÉSÉNEK KÉRDÉSEI KÜLÖNÖS TEKINTETTEL A HADERŐREFORM DÖNTÉSEIRE

(II. díj)

Vasvári Tibor¹

Bevezetés

A logisztikai támogatás-biztosítás elmélete és gyakorlata az elmúlt néhány évben jelentős változásokon ment keresztül ami a csapatoknál a haderőnemű, valamint felső szinten is éreztette a hatását.

Ha történelmi áttekintést tennénk, akkor csak a folyamatos változást tudnánk elemezni, ami majd a kutatók számára jelent „örömet”. Ha egyfajta cöveket akarnánk leverni, akkor abból célszerű kiindulni – tehát ez év közepétől – amikor a HM és HVK feladatrendszer vizsgálata és létszámcsökkentése hatásaként egyfajta átstrukturálódás következett be. Ezen logisztikai terület a HM-HVK J-4 megszűnésével és feladatrendszerének a „kétkalapos” Összhaderőnemű Logisztikai Támogató Parancsnokságba való beolvadásával jellemezhető.

Egyfajta célszerűségből fentről-lefelé vizsgáljuk meg a logisztikai szervezeteket a légierő szempontjából a teljesség igénye nélkül.

A tanulmányban a támogatás és a biztosítás fogalmi kérdései nem eseti rendben jelennek meg, hanem a jelenlegi egyedi álláspontot tükrözi és a megvalósulás szemszögéből vizsgálандó.

¹ Dr. Vasvári Tibor alezredes, MH Légierő Parancsnokság, Tervezési osztályvezető, logisztikai főnök-helyettes.

1. A logisztikai támogatás szervezeti rendjének rövid áttekintése

1.1. Csapatok új szervezeti rendje, struktúrák és belső tartalmuk

A védelmi felülvizsgálatra vonatkozó döntésekkel összhangban a légierőn belül úgy szervezeti, mint diszlokációs tekintetben várhatóan olyan változások következnek be, amelyek komoly hatással vannak és lesznek a logisztikai biztosítás megszervezésére.

Vizsgáljuk meg először a szervezeti kérdéseket: (a teljesség igénye nélkül).

- Profiltisztítás következik be a repülő erők és eszközök hovatartozása tekintetében. Az összes merevszárnyú repülőeszköz, valamint a helikopterek egy-egy szervezeti rendbe kerülnek összevonásra. Bonyolítja a helyzetet, hogy várhatóan egy géptípus üzemeltetésileg anyaalakulatától távol egy másik repülőtéren hajtja végre feladatát. A légvédelmi rakéta csapatok vonatkozásában az eszközök centralizálására kerül sor, ami már haderőnem közti együttműködést is szükségeltet, így a Szárazföldi Parancsnokságtól átvételre kerül a légvédelmi rakétaezred, mely később egy szervezetbe kerül beintegrálásra.
- Strukturális szempontból a merevszárnyú repülőgépek esetében önálló alegységbe kerülnek szervezetileg a sugárhajtású, külön a szállítórepülő és külön a kiképző repülőeszközök. A helikopter csapatok vonatkozásában a helikopter zászlóalj 4-4 gépes századokból tevődik össze, típusrendszerét tekintve az összetétel alapvetően nem változik, azzal a különbséggel, hogy a felső vezetés tervezi a Mi-24P rendszerbeállítását.
- A jelenlegi elgondolások szerint teljes egészében megszűnik a légierő logisztikai és támogató ezred, beleértve azt a minimális képességet, amellyel ezidáig viszonylagosan rendelkezett.
- Felélesztésre és megerősítésre kerül – első ütemben csak személyi állomány tekintetében, – a Pápai Bázisrepülőter.

- Diszlokációs változások a légvédelmi rakétaezred teljes áttelepítését, a MH 87.harcihelikopter ezred új alapokon történő megszervezését és áttelepítését; egy szállító repülő század másik reptérre való áttelepítését; és működtetésének logisztikai feltételrendszerének megteremtését jelentik.
- Egy repülő katonai szervezet komplex módon felszámolásra kerül. Ugyanakkor ezt kell végrehajtani egy repülőtér vonatkozásában (Szentkirályszabadja) is.

Mindez a logisztikai biztosítás haderőnemi megszervezése szempontjából a teljesség igénye nélkül egy sor kemény és éles feladat végrehajtását jelenti:

- Pénzügyi-számviteli vonatkozásban az átvételre kerülő alakulat további működéséhez szükséges költségvetési- és dologi logisztikai feltételek biztosítását;
- A felszámoló katonai szervezetek anyagainak, eszközeinek leltározását, leadását a számvitel 0-ra zárását, az elszámolások, átcsoportosítások, tárintézetbe történő átszállítások és leadások végrehajtását, olyan számvetéssel, hogy a felszámolás befejezéséig ott szolgálatot teljesítő és működő erők-eszközök logisztikai biztosítása folyamatos legyen.
- Az újonnan megalakuló katonai szervezetek működőképességre való felkészítése és feltétel rendszere megteremtését és kezdetől fogva tartó folyamatos működőkészség fenntartását is jelenti. Ez magába foglalja a szükséges szakszemélyi állomány, végrehajtó erők és eszközök, valamint anyagi készletek időbeni megtervezését, lebiztosítását és helyszíni rendelkezésre állását.
- A helyőrségbe beérkező más haderőnemhez tartozó katonai szervezetek befogadását, annak előkészítését, részükre a logisztikai biztosítás közös alapokon történő megszervezését és működtetését (Szolnok, mintegy 1040 fő).
- A diszlokációk, ezenbelül a személyi állomány, anyagi készletek és technikai eszközök átmanővereztetését, átszállítását annak teljes vertikumával együtt.

- Az újonnan felajánlásra kerülő erők-eszközök alkalmazásra történő felkészítését, a szükséges logisztikai erők-eszközök és készletek meghatározott időre történő rendelkezésre állítását.

Mindezek a feladatok, a repülő eszközök hazai és külföldi alkalmazása, az intenzív felkészítési (típus átképzési) tevékenység fennakadás mentes és folyamatos biztosításával kell megvalósítani.

A fentiek csak fő vonalakban megemlítve is egyenként már eleve komoly önálló feladatrendszer képviselnek, melynek a logisztikai biztosítás megszervezése és végrehajtása oldaláról egyfajta önálló vezetést és felkészítést követel meg. Ezen kérdéskör feldolgozása meghaladja jelen tanulmány keretét.

1.2. A logisztikai biztosítás várható fejlesztési irányjai (változat)

1.2.1. Az MH logisztikai biztosítása vezetésének felső szintje (ÖLTP „kétkalapos”)

Mindenekelőtt nézzük meg az ÖLTP – légi erő szempontjából kiemelt – összegzett feladatrendszerének *idevonatkozó néhány kérdéskörét*:

- Az MH katonai és a HM közvetlen szervezeti részére - a fogyasztói logisztika körébe tartozó - haditechnikai, hadtáp (benne elhelyezési) és közlekedési feladatok tervezése, szervezése, illetve végrehajtásának irányítása.
- Háborús időszakban a feladatkör kiegészül az egészségügyi biztosítás feladataival.
- Az MH felső szintű vezető szervei és csapatai támogatási feladatainak tervezése, szervezése és a végrehajtás irányítása.
- Szolgálati alárendeltségbe tartozó katonai szervezetek közvetlen vezetése.
- Az alárendeltségébe tartozó, valamint az MH kijelölt felső szinten gazdálkodó, illetve a Honvéd Vezérkar közvetlen, HM háttérintézmények költségvetési, gazdálkodási irányítása.

A fentiekből világosan következik, hogy a logisztikai biztosítási feladatokat az ÖLTP közvetlen nem szervezi, ez a haderőnemekre hárul

még akkor is, ha úgy gondoljuk, hogy ez csak szakcsapatok vezetésével és irányításával valósulhat meg. **Véleményem szerint az ŐLTP csak a közvetlen anyagellátást és szolgáltatások biztosítását veszi át, ami a logisztikai biztosítás egy csipetnyi szelete.** Az ágazati feladatokat, azok költségvetési, raktár gazdálkodási, közvetlen ellátási és felhasználási szabályozás, elszámolás, számviteli törvényileg szabályozott folyamatrendszer leképezés, szakellenőrzés, szakmai felkészítés, átcsoportosítás, prioritási alapképzés, rendszerbentartás – hogy csak a legfontosabbakat említsem – alrendszerait nem tudja átvenni. A légi erő csapatai belső műveletei (ezenkívül ennek minősítem a rendezvényektől kezdve a repülőnapokon keresztül a repülő kiképzés, a napi tevékenység a **LEPK** által reprezentált bemutatók, gyakorlatok és annak minősülő „**megmozdulások**”, szövetséges erők részére történő átmenő tevékenység stb.) logisztikai biztosítására vonatkozó megszervezés továbbra is teljeskörű haderőnemi feladat marad.

1.2.2. Haderőnemi szint

A logisztikai biztosítás **középszintű vezetése** várhatóan részbeni átalakuláson megy keresztül. Jelen álláspontok szerint a haderőnemi szintű szakmai vezetés és koordináció kettő irányban történő választási lehetőséget mutat. **Az egyik ilyen amikor az újonnan visszatért ágazati főnökség szakmai vezetés a szakmai alárendeltség erősítésének megfelelően működik.** Ez feltételezi erős szakmai szervezet meglétét, amely képes az átmenő rendszerek kezelésére, a szakági biztosítási tevékenység teljeskörű koordinálására, felügyeletére és komplex megszervezésére, beleértve a szakágot érintő költségvetés szakmai oldalú támogatását is. Ez a megoldási mód a hierarchikus felépítésnek megfelelő, a parancsnoki úthoz csatlakozó és a szolgálati utat tisztelő formát tételez fel. Ebben az esetben a haderőnemi törzsön belüli általános jellegű művelettámogatás, valamint az erre irányuló törzstevékenység és törzskari munka terjedelme, szükségessége és a hadművelleti törzsnél való megjelentetése, valamint a belső főnökségek közötti együttműködés biztosítása egyenértékűvé kell hogy váljon a biztosítóval.

A második eset, amikor a törzskari funkciót helyezük előtérbe és az egyes – haderőnemet illető – fegyvernemi irányultságnak megfelelő kiemelés, összhaderőnemi jelleggel erősítjük. Ebben az esetben az ágazatok megjelentetése is ugyanolyan fontos, csupán a hadművelleti törzsben való megjelentetés súlypontja kerül máshová. Ezen változat

feltételezi, hogy az úgynevezett „*két kalapos*” szakmai előjáró a csapatok logisztikai biztosítására vonatkozó anyagi-technikai funkciókat teljes egészében átveszi és végzi, így a megjelenítésre kerülő szolgálati ágak csupán szakfelügyeleti, prioritás tényezői és művelet szakmegszervezési funkciókat végeznek.

Jelen helyzetben az eddig ismert elgondolások alapján a dilemma is kettős. Egyrésztől bármilyen, „*adminisztratív támogató*” funkciós feladatrendszerrel bír a haderőnem, a logisztikai biztosítás megszervezése minden helyzetben komplex módon jelentkezik, így annak megvalósításának vezetése is csak teljes struktúrával lehetséges. Figyelembe véve azt a tényt, hogy a haderőnemi parancsnok, illetve a hadműveleti törzs részére szükséges információ, erőforrások biztosítása - a légierő specialitásából adódóan – közvetlenül és haladéktalanul szükséges, így ennek megfelelően szükségeltetik a feltételrendszer hozzárendelése is. Úgy gondolom, hogy nem igazán megnyugtató az a tény, ha valaki a feladatrendszere végrehajtását csak elméleti síkon akarja megalapozni és nincs hozzá anyagi biztonsága.

Másrészt egy sor korlát – ilyen például: személyi állomány, struktúra, informatikai háttér, stb. – behatárolja a döntéselőkészítés folyamatához szükséges, akár struktúra, akár feladatrendszer végrehajtási lehetőségét. *A fentiek alapján egy változatban a középvezetői szint szakirányítását az alábbi blokkok szerint célszerű megvalósítani:*

- Tervezés, eljárások, együttműködés és koordináció;
- Haditechnikai biztosítás;
- Hadtápbiztosítás – beleértve a katonai elhelyezés, létesítmény fenntartást;
- Közlekedés;
- Repülő műszaki biztosítás;
- Gazdálkodás (dologi költségvetés).

1.2.3. Csapat szint

A logisztikai biztosítás rendje viszonylagos stabilitást mutat, azonban a megszervezés és a szervezeti struktúra lényegesen változik. ***Ez a következőkben foglalható össze:***

A logisztikai biztosítás ágazatai – mint olyanok – változatlanok. Az eddigi üzemeltetés átalakul itt is haditechnikai, az ellátás hadtáp-biztosításra.

A haditechnikai főnökség kiegészül a kiképzés-technikai, mérésügyi és a fegyvernemeknek megfelelő szaktechnikai iránnyal (radar, lérak). Így magába foglalja a páncélos-gépjárműtechnikai, vegyvédelmi és technikai – beleértve a reptéri gyors beavatkozó erőket és eszközöket, műszaki-technikai – beleértve a repülőtér karbantartó erőket és eszközöket, elektronikai, beleértve a Hír, FRISZ,- fegyverzet, valamint fedélzeti rakéta lőszer, légvédelmi rakéta és radar technikai szakterületeket. Az eddigi tapasztalatok azt mutatják, hogy az eddigieknél jobban kell figyelni a repülőtér karbantartási – mint speciális – szakterületre.

A hadtáp főnökség az élelmezés, ruházat, üzemanyag – beleértve a repülő hajtóanyag és minőségvizsgálatot is - szakágakon kívül magába foglalja a katonai elhelyezés, a humán-anyagi, térkép-anyagi irányokat, valamint néhány szolgáltatási szakterületet (munka és védő felszerelés, irodaszer nyomtatvány, mosatás-vegytisztítás stb.) A humán és térképanyagi szakterület csak abban az esetben ha önálló támogató blokk nem jelenik meg.

Külön speciális terület a védett létesítmények (SEL) biztosításának megszervezésével és végrehajtásával foglalkozó létesítmény szolgálat (mérnök ill. technikus).

A közlekedési tevékenységet – melyet csapat szinten a logisztikai törzsbe épített szállító tiszt képvisel – önálló irányként – de a logisztikai törzsmunka részeként – célszerű végezni.

A megszervezés vonatkozásában lényeges változás következik be. A logisztikai zászlóaljnak törzséből a régi „*LMK*” kiválik és a logisztikai törzsben a logisztikai főnök közvetlen alárendeltségébe kerül. Ennek megfelelően a logisztikai törzs (főnökség) a logisztikai biztosítás teljes vertikumának megszervezéséért felel. A logisztikai zászlóaljnak a hagyományos logisztikai biztosítás végrehajtását végzik, a repülő ala-

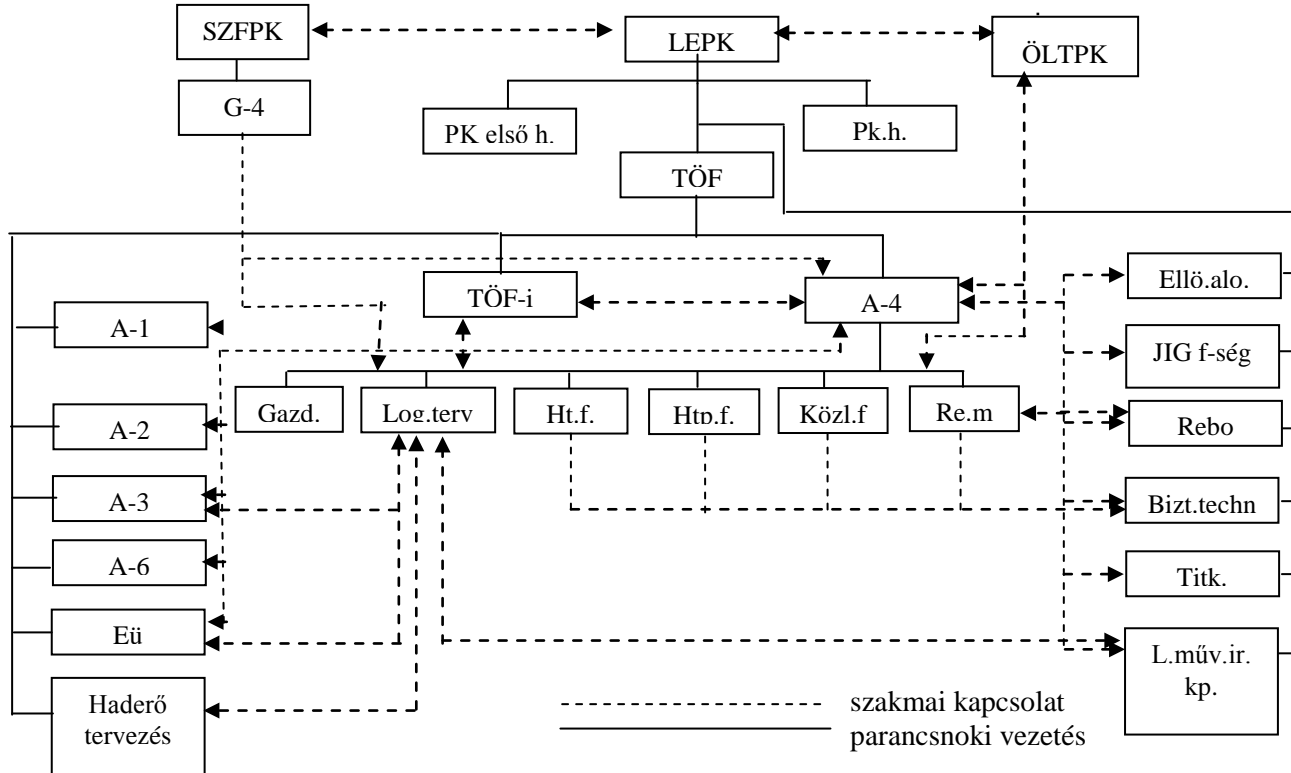
kulatoknál ez kiegészül a repülő-műszaki zászlóalj szervezettel – mint speciális végrehajtó struktúra. A repülőter karbantartást végző re. ka. alegységeket – amelyek eddig véleményem szerint viszonylagos mostohagyerekként szerepeltek – be kell teljes terjedelemben venni a logisztikai biztosítás komplex rendszerébe.

A fentieknek megfelelően a logisztikai főnökség célszerű felépítése az alábbi:

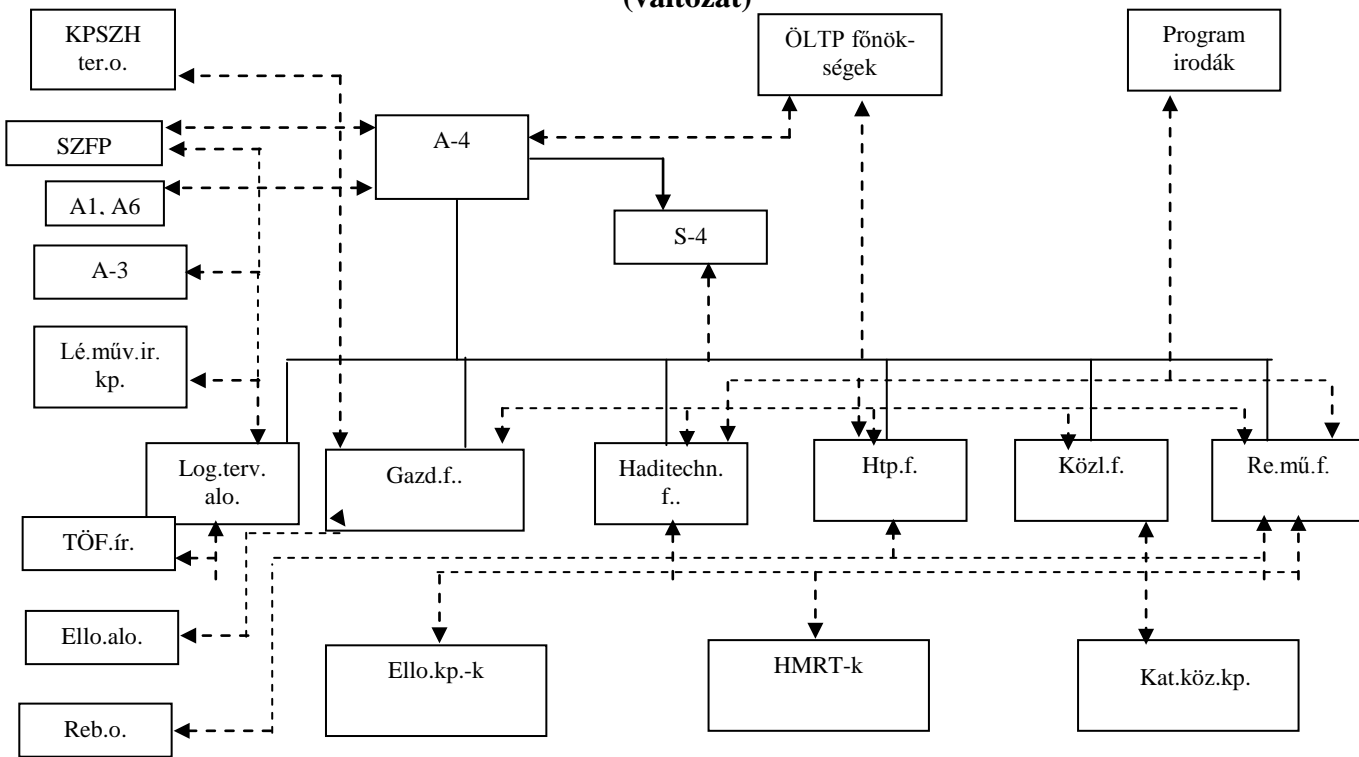
- Törzs állományában logisztikai művelettervező, szállító és koordinációt biztosító állománnyal;
- Gazdálkodási főnökség helyének, szerepének megfelelően önálló blokként történő megjelenítéssel, állományában költségvetés, gazdálkodási és belső dologi ellenőrzési tevékenységet végrehajtó állománnyal;
- Haditechnikai főnökség;
- Hadtápfőnökség;
- A repülő alakulatoknál repülő-műszaki ellenőrző szolgálat állományában a főirányoknak megfelelő szakemberekkel (SH, fegyver, Avianotika, klgs.)

A végrehajtó alegységeknél – különös tekintettel a felajánlott erőkre – megjelennek a törzstámogató alegységekbe épített, valamint az önálló szervezetű komplex logisztikai alegységek. Ezen szervezetek eddig is léteztek, csak egy részük „M” keretesítve, más részük centralizált szervezetben (pl. Léрак). Különösen fontos – véleményem szerint - a modul rendszerű megszervezés és felépítés, ami röviden azt jelenti, hogy az alkalmazott erőhöz viszonyítva tudjuk a logisztikai támogatást is hozzárendelni.

Az A4 helye-szerepe, működtetése (változat)



Az A-4 közvetlen együttműködése (változat)



Az A-4 felépítésének célszerű tartalma
(vázlat)

a/lap

Log.művelettervezés 6-8 ti, 2-3 tts.	Gazdálkodás 3-4 ti., 1-2 tts.	Haditechnika 13-14 ti., 2-3 tts.	Hadtáp 6 ti., 3-4 tts.	Repülő műszaki 5-6 ti., 1 tts.	Közlekedés 1 ti., 1 tts.	Támogatás 3-4 ti., 1-2 tts.
- ADAMS kezelés	- dologi költségvetés	- hagyományos fe., techn.bizt.	- értelmezés	- típus és szakág szerint	- közút	
- művelettervezés 2 váltás(le.hdm.kpr) részére is.	- előirányzat gazdálkodás	- lérak.tech. 2 irány	- ruházat + szolgáltatások		- vasút	
- szakkiképzés és továbbképzés, átképzés	- gazd. beszámoló	- radar techn. irány	- üzemanyag, repülő üza.		- anyagmozgatás	

Az A-4 felépítésének célszerű tartalma
(vázlat)

b/lap

Log.művelettervezés 6-8 ti., 1 52	Gazdálkodás 3-4 ti., 1-2 tts.	Haditechnika 13-14 ti., 2-3 tts.	Hadtáp 6 ti., 3-4 tts.	Repülő műszaki 5-6 ti., 1 tts.	Közlekedés 1 ti., 1 tts.	Támogatás 3-4 ti., 1-2 tts.
- törzskari munka - teljeskörű KFR - harcérték és „M” készség - pince munka	- gazd. ellenőr- zés	- pc.gjmű.tech. bizt. igénybevétele tervezés és ellen- őrzés	vagyla- gosan: - humán ag. - térkép anyag		- rakodás gépesítés - anyagmoz- gatás	-
- gyakorlatok (hazai és külföldi)részvétel megtervezése, meg- szervezése	- pk-i tartalék gazd.	- vv-i techn.bizt.			- szállít- mánykeze- lés	
- keresztkiszolgálás szervezése	- gördülő terve- zés	-mű-techn.bizt. re. ka.bizt.			- ku.kom. szervezés	
- eljárások log. doktrina	- GB munka	- mérésügy				- meteorológia - humán anyag

**Az A-4 felépítésének célszerű tartalma
(vázlat)**

c/lap

Log.művelettervezés 6-8 ti, 2-3 t	Gazdálkodás 3-4 ti., 1-2 tts.	Haditechnika 13-14 ti., 2-3 tts.	Hadtáp 6 ti., 3-4 tts.	Repülő műszaki 5-6 ti., 1 tts.	Közlekedés 1 ti., 1 tts.	Támogatás 3-4 ti., 1-2 tts.
52						
- ügykezelés - emü.szervezés - „B”vez.intézkedések		- elektronika birt.: FRISZ techn. HIR techn.				- térkép anyag - kik.eszk.és anyag. (szimulátorok)
- logintegráció		- vagylagosan kiképzés techn-i				
- szabályozás előkészítés						
- szakértői tevékenység						

Az A-4 felépítésének célszerű tartalma
(vázlat)

d/lap

Log.művelettervezés 6-8 ti, 2-3 tts.	Gazdálkodás 3-4 ti., 1-2 tts.	Haditechnika 13-14 ti., 2-3 tts.	Hadtáp 6 ti., 3-4 tts.	Repülő műszaki 5-6 ti., 1 tts.	Közlekedés 1 ti., 1 tts.	Támogatás 3-4 ti., 1-2 tts.
- bedolgozások, - értékelé- sek, TACEVAL és komplex logisztikai						
- projekt menedzselé- sek						
- teljes törzskari szakmai munka						

1.3. Szövetségi kötelezettségek új megközelítésének néhány kérdése

Az európai haderő

*Az 1999. decemberi, Helsinkiben tartott Európai Tanács-ülésein az önálló haderő létrehozásának szándéka tükröződik. (Azt, hogy a NATO-nak felajánlott erők részét képezhetik ezen európai haderőnek, hiszen a szövetség ezeket „kölcson adhatja” az EU-nak, a washingtoni csúcs hagyta jóvá). **Az uniós célkitűzéseket Headline Goal-ként emlegetjük, tartalma pedig az, hogy az EU-nak 2003-ra rendelkeznie kell azzal a képességgel, hogy 60 napon belül telepítsen és ezt követően legalább egy évig fenntartsen egy 50-60 ezer főből álló, válságkezelésre alkalmas katonai erőt.** Ennek a haderőnek katonai szempontból önfenntartónak kell lennie, azaz rendelkeznie kell a szükséges vezetési, irányítási, felderítési, valamint különböző harctámogatási képességekkel, logisztikai ellátással és szükség esetén a megfelelő légi és haditengerészeti komponensekkel.*

*A 2000. november 20-án lezajlott képesség-felajánlási konferencián az EU tagországok a Helsinkiben megfogalmazott célok teljesítése érdekében megtették felajánlásaikat. Mennyiségi szempontból tehát túlteljesítették a szükségleteket, ezeknek az erőknek azonban 2003-ig tovább kell növelni az elérhetőségét, a telepíthetőségét, a fenntarthatóságát és az interoperabilitását. **Az EU lehetővé tette, hogy a válságkezelő erőkhöz az EU tagjelöltek is hozzájáruljanak. Hazánk rendőri alegséget, egy gl. zászlóaljat és egy MISTRAL-szakaszt ajánlott fel.***

Az évenként kitöltésre kerülő „*Bidding Tool*”-ban – mely a NATO védelmi tervezési kérdőív EU-s megfelelője – 2003. március 1-én tettük meg újabb EU-s katonai felajánlásainkat, melyek megegyeznek a korábbi vállalásainkkal.

A tagországok a konferencián tett újabb felajánlásaikkal számos, korábbi elmaradást tudtak pótolni. A szárazföldi és a haditengerészeti egységek megfelelnek az elvárásoknak, a felajánlott légi kötelékek a légvédelem és a szárazföldi csapatok oltalmazása érdekében biztosítják a mennyiségi követelményeket. További erőfeszítésre van azonban szükség a saját erők védelme, a logisztika, a szárazföldi egységek elérhetősége, a telepített erők mozgékonyasága és rugalmassága, a haditen-

gerészeti repülési források, a kutatás-mentés és a nagy pontosságú fegyverek eredmények alkalmazása érdekében. (3)

Ehhez az erőfeszítésekhez tartozik egy új lényeges elem, amiben Magyarország is érdekelt, ez pedig a légi utántöltés és légi szállítás.

Érdekes megközelítésben jelentkezett például legutóbb a NATO-EU haderő átfedés és átállás egyik mozzanata. Talán nem széles körben ismert, hogy Magyarországot a légi-utántöltés munkacsoportban a légierő logisztikai főnökség egyik kiemelt főtisztje képviseli, aki most már folyamatosan részt vesz a bizottság munkájában, így első kézből tudunk információt szerezni és szakmailag a kérdéskörön lenni. Ez a bizottság szeptember 14-én tartotta NATO ülését majd ugyanezen témában a következő napon ugyanazon helységben átalakult EU bizottsággá és így folytatta munkáját.

A fentieknek megfelelően új irányban is kell vizsgálni az integrációs szakmai megközelítést. Ez megerősíti a szakmai integrációs szakember elsősorban a középvezetői szinten történő önálló irány megjelölését és munkájának tartalmi tevékenysége a közeljövőben kifejezetten előtérbe kerül. Ez azt is jelenti, hogy még jobban kell erősíteni az AIRSOUTH, valamint a CAOC – elsősorban 5. és 7.sz. – szövetségi szervezetekkel a kapcsolatot és együttműködést.

1.4. A felajánlott erők támogatásának néhány kérdése

A légierő katonai szervezetei közül a felajánlások vonatkozásában az alábbiak szerint célszerű számvetni:

2004 végére:

- 2 MISTRAL lérak. Üteg,
- 2 Mi-8 szállító helikopter,
- 4 MiG-29 repülőgép,
- Légi vezető-irányító Központ.

2005 végére a meglévőkön kívül:

- További 4 MiG-29 repülőgép,
- 2 db Mi-17 légi-mentőhelikopter.

2006 végére:

- 2 harcihelikopter század (4-4 Mi-24),
- 3 db 3D radarállomás.

A fentiek mind „Magas” készenléti alakulatok (Forces of High Readiness).

Logisztikai támogatás szempontjából első megközelítésben vizsgáljuk meg, hogy mit jelentenek elsősorban a megszervezés szempontjából.

A megközelítést szervezeti szempontból célszerű először vizsgálni. Leszögezhetjük, hogy a kiindulási alap a harcolók és a logisztikai szervezetek azonos készenléti foka, ezen belül a feltöltöttsége. ***Ennek megfelelően a logisztikai erők eszközök is 100 %-os vagy közel a 100 %-os feltöltöttséggel kell, hogy bírjanak.***

A MISTRAL bevetések vélhetően üteg szinten kerülnek megtervezésre és végrehajtásra, így a szükséges logisztikai támogatás szervezetét és képességét is üteg szinten célszerű létrehozni. A számvetési alap 3 MISTRAL szakasz ütegenként – 5-5 IÁ szakaszonként – ami 6 javadalmazás pusztító eszköz és 5 napi mindennemű más anyagi készlet, valamint annak szállíthatósága (beleértve a vízkészletet is) lehet. Meleg étel készítési lehetőség képességét zászlóalj szinten célszerű létrehozni, elsősorban megerősítő lehetőséggel. Az ütegek érdekében dandár szinten létrehozandó 2 napi alapkészletet és a kiegészítőleg szükséges 3 napi/össz. 10 nap alapon szükséges kezelni. A felajánlott 2 ütegnél ettől eltérően már eleve 7 napra célszerű a számvetéseket elkészíteni és a szervezetet kialakítani. A személyi állomány felkészítését, anyagi készletek és technikai eszközök bevetetőségét alakulaton belül az első helyre szükséges rangsorolni, ide kell a prioritásokat címezni. A személyi állomány felkészítését véleményem szerint az elkülönült település, ugyanakkor az alkalmazandó objektum, szervezet viszonylagos közelségét szükséges mérlegelni. A haditechnikai biztosításon belül – alkalmazás esetén- az általános biztosítási kérdéskörök vélhetően utaltsági rendben megoldhatók, ugyanez mondható el a hadtápbiztosítás kérdésköréről is. Úgy vélem a szakaszokat tábori pihentető anyagokkal is készletszerűen szükséges ellátni.

Erők, eszközök vonatkozásában a szervezetet tekintve két megoldás kínálkozik:

- a) Logisztikai szakasz(ok) létrehozása zászlóalj szinten modulációs jelleggel;
- b) Az ütegek állományába eleve létrehozni a logisztikai rajokat.

A dilemma többszörös. Miért? Egyrészt a célszerűség, a gazdaságosság a centralizáltságot helyezi előtérbe. Másrészt TACEVAL-hoz való megfelelés szerint az alkalmazandó szervezetenél kell kötelekben lenni a biztosító szervezetnek is.

Mindazonáltal személyes véleményem, hogy a centralizált szervezet a célszerűbb. Alkalmazás esetén a modulárisan kialakított szervezetek moduljait támogatásként, megerősítő erőként a szükséges mértékben, az alkalmazó részére feladat centrikusan lehet rendelkezésre bocsátani.

Az eddigiek során kevesebb figyelmet fordítottunk az erők- eszközök és anyagok alkalmazása során szükséges okmányrendszerre. A téma részletesebb és komplex kimunkálást kíván. Mindenesetre a felkészítés során szükséges rendelkezni az alap anyagnyilvántartásokkal, elvonulás esetére előkészítve, valamint a szükséges egyéb „***űrlapokkal***”. Ezek lehetnek, pl.: igénylés, pótlás, stb. okmányai.

A helikopter zászlóaljak szervezetében, de a logisztikai zászlóalj szakmai alárendeltségében külön létre kell hozni a bevetést biztosító önálló logisztikai szervezeteket olyan számvetéssel, hogy a felajánlott erők bevetetősége minimálisan 7 napos készlettel és erővel biztosított legyen. A pusztító eszközök vonatkozásában ez 10 napot jelent.

Az üzembentartó alegységeket hasonló célszerűséggel szükséges létrehozni, azzal a különbséggel, hogy az alegységek felkészítési időben a repülő-műszaki zászlóalj alárendeltségében vannak és telepítésük biztosítsa a moduláris alkalmazhatóságot.

A felajánlott szállító helikopterek közül 2 db. a gyorsreagálású alakulatok részére légi-mentő feladatokat lát el NATO köteleken belül, így támogatási rendje a támogatandó szervezetenél valósul meg. Pontosításra szorul az anyagi készletei, valamint a repülő-műszaki támogatás

technikai részletei. Várhatóan külön logisztikai szervezeti elem nem kerül létrehozásra.

A másik 2 db szállító helikopter felajánlási feladatrendszerének logisztikai támogatása megszervezésénél a szükséges kiegészítő pontosításokat el kell végezni. Úgy vélem, hogy alapvetően repülő-műszaki állomány-kategória a meghatározó egy esetleges „*földi lépcső*” (egyedi gépjármű) megszervezésében. Általános anyagi készletei viszonylag nem számottevőek, viszont kiegészítő felszerelések szállítása esetleg szükségeltetik.

Az állomány ellátása, pihentetése, a hajtóanyag ellátás utaltsági rendben nagy valószínűséggel tervezhető.

Harci helikopter alegység(ek) alkalmazása esetén már szükséges kettős önálló logisztikai szervezet létrehozása, felkészítése, felszerelése és bevetetőségének biztosítása a már fentebb említetteknek megfelelően. Itt az üzemtartó és az általános logisztikai alegységekre gondolok.

A logisztikai alegységeknek készen kell lenniük a harcihelikopter század által végrehajtott bármely típusú feladat támogatására. Ezt úgy értem, hogy a harcihelikopter alegység feladata bevetésként változhat, így ezt időben szükséges a támogatást biztosítók részéről lereagálni, melynek feltételrendszerét szükséges megteremteni.

Ezen logisztikai alegységeket nem lehet majd összeverbuválni, részükre a szükséges szervezeti kereteket meg kell adni, ez nem lehet külső szemlélő óhaja. A bevetések biztosítása, az eszközök kiszolgálása meghatározott szakmai előírások szerint történik, ami nem lehet „*alku*” tárgya.

Ezen logisztikai alegységeknél a mozgékonyág, gyors mobilizálhatóság és a viszonylagos önállóság elengedhetetlen szükségesség.

Vizsgálni lehet, hogy a kiszabot szerinti fedélzeti rakétát és lőszert, valamint repülő-műszaki szakanyagokat a logisztikai alegységtől alkalmazás során az üzemtartók részére ilyen irányú anyag- és eszköz-megerősítéssel egyidejűleg részükre és hatáskörükbe adható -e.

A többi felajánlott erő és eszköz, úgynevezett stacionáris körülmények között az általános rendszerben néhány kiegészítő rendszabály bevezetésével biztosítható.

A felajánlott erők támogatásának komplex megszervezése, ennek légielő specifikus feladatrendszere külön feldolgozást igényel. Le kell szögezni, hogy az új haderőnemi helyzetben csak a csapatok lehetőségeire tudunk támaszkodni. Alkalmazás során a támogatás tényleges megvalósulása érdekében bizonyosan van központi konkrét elgondolás, mindenesetre a haderőnem szakmai szervezetének álláspontját, szakmai érveit célszerű figyelembe venni. Van néhány speciális terület, amit a szárazföldi biztosítási tevékenységen túl is meg kell szervezni. Ez ügyben esetleges szakmai egyeztetésekre konkrét, újonnan végzett számvetésekkel folyamatosan készen kell lenni, és az érdekérvényesítést folyamattá tenni. Készen kell lenni különböző eshetőségekhez igazított komplex igény és szükséglet meghatározásokra is.

Jelen elgondolások szerint a külhoni alkalmazás során, a 7-10 napon túli műveletek támogatási (utánpótlási) tevékenység megszervezést a felső szint veszi át; egyrészt jogkör, másrészt képességek megléte alapján – pontosabban a légielőnél fennálló kapacitás és képesség hiány miatt. **Ennek egyik konkrét végrehajtási szereplője az MH 64. Logisztikai Ezred kötelékében létrehozott szállítózászlóalj.** Ismereteim szerint ez a jelenlegi helyzetben csak általános képességekkel bír. A légielő külhoni alkalmazására hivatott speciális, – ami az általános logisztikától eltérő támogatás megvalósítását végző szervezetről – az utóbbi időben nem esik szó, kutatásaim során ilyennel nem találkoztam. Szükségességét a COOP KEY bulgáriai eseményei, a lengyelországi AIR MEET végrehajtása is bizonyítja.

Az alkalmazásra kerülő légielő szervezetek támogatási szükségletének biztosítása végső soron HNS, vezető nemzet, NSE komplex kérdéskörben vizsgálható.

Külön dilemmaként kezelendő az a tény, hogy a AFS III. kötet a légielő részére 10 napos készletet ír elő, így a számvetéseket már ennek megfelelően kell elkészíteni. Mindesetre a haderő alkalmazásának jövőbeni elveit, irányait figyelembe véve, ez a közeljövő feladata lehet.

Ez még nincs összhangban a felső szintű szabályozás tervezettel és eltérő a szárazföldi csapatoktól. Úgy vélem nekünk a légierő követelményrendszerét kell alapul venni.

A külhoni alkalmazás logisztikai biztosításának megszervezése önálló komplex kidolgozást igényel, meghaladja jelen tanulmány kereteit.

2. A logisztikai támogatás, biztosítás rendje (változat)

2.1. A logisztikai támogatási rendszer békében és alkalmazás során kéttagozatos, egy csatornás (központ- csapat) rendben terveződik.

A készlet képzés elvei alapján a katonai szervezetek után számvevett anyagi készletek lépcsőzése során 7 napos csapat és 23 napos központi készlet kerül kialakításra. Ez alól kivételek a majdani felajánlott erőkhöz tartozó kijelölt légierő szervezetek, ahol – különösen a pusztító eszközökre vonatkozóan – a követelmény 10 napos.

A csapat logisztikai szervezeteknek az alkalmazáshoz szükséges harckiszolgáló és támogató képességei biztosítják a helikopter, illetve a lérak zászlóalj, dandár, illetve ennek a szintnek megfelelő 5-7 napos közepes intenzitású tevékenységéhez szükséges anyagi készleteket, a készletek 100%-ban történő mobilizálhatóságát, elszállíthatóságát nagy manőverező képességekkel rendelkező eszközökkel és korszerű anyagmozgató technológiával. A csapat logisztikai szervezetek kell, hogy rendelkezzenek a kisjavítások, valamint a technikai kiszolgálások végzéséhez szükséges képességekkel. A radar csapatoknál ez kell, hogy vonatkozzon a mozgó radarcsoportokra is.

2.2. A támogatás alaphelyzete a bázis/repülőtér/laktanya végrehajtás.

Ennek megfelelően a logisztikai/repülő műszaki szervezetek zászlóalj szintű közvetlen irányítással egységes szervezetben működnek stacionáris, illetve bázis közeli ellátó-kiszolgáló objektumaiban azok felszerelésével együtt.

A békeműködéstől eltérő időszak ellátási rendjének alapelve a szükségletek igénylésére épülő megerősítő támogatás. A központi lo-

gisztikai támogató szervezetek a rendelkezésre álló erőforrásokból és kapacitásukkal közvetlenül támogatják a műveleteket folytató dandárok (zászlóalj harccsoportok) harcát (közúti rászállítással, vasúti szállítás kirakó állomásra, légi úton stb.)

Válságkezelő műveletekben (határbiztosítás időszakában) az ellátási rendszer működtetésének alapvető jellemzője, hogy (minősített időszak hiányában) béke szervezeti renddel és a békében meglévő és igénybe vehető erőforrásokkal működik.

Az ellátási rendszer alapvető forrását képezi a békében meglévő és felhalmozott, a központi rendeltetésű tárintézetekben (jelenleg az ellátó központokban, később a Központi Logisztikai Ellátó Bázis, Harcanyag Ellátó Központ) tárolt anyagi készletek, valamint a művelési területen igénybe vehető nemzetgazdasági erőforrások és szolgáltatások (hajtóanyag, élelmiszerek és víz, mosatás, javító kapacitások).

Az aleggységek ellátása alapvetően az ideiglenesen létrehozott bázisobjektumokból történik.

Nem honi területen alkalmazott – szövetségi kötelezettségeknek eleget tevő – erők ellátására a **Nemzeti Támogató Elem (NTE)** alapjait képező aleggység, az **MH 64. Boconádi Szabó József logisztikai támogató ezred** állományában van szervezve, a légierőtől ezen szervezet alapjai törölni kerültek, így esetleg csak törzskari segítségről beszélhetünk.

Szervezetében kerül létrehozásra (közlekedés koordináló zászlóalj) egy légiszállító koordináló csoport, amely részleg várhatóan képes lesz repülőgépek berakására és a terhek szállításának megszervezésére. Ez majd természetesen alkalmazható légierő alakulatok részére is de csak az általános anyag utánszállítás előkészítését oldja meg, a specialitások ettől lényegesen közvetlenebb és egyeztetettebb, valamint koordináltabb megszervezést és végrehajtást tételez fel. Ennek kapacitása már kevés, nem tartott lépést a felajánlott (és igénybe vett) erők nagyságával. Szervezete – jelenlegi rendeltetésének megfelelően – csak szárazföldi erők támogatására alkalmas, mint már említettem a légierő specifikus kérdéskörök – nem az ő hibájukból – valahol eltűntek.

2.3. Egyes végrehajtó aleggységek bázistól távoli (külföldi, hazai) bármilyen jellegű alkalmazás esetén a logisztikai főnök által kidol-

gozott és egyeztetett rendben a re.mü. és a log.z.pk. alkalmazásra kerülő csoportosítás függvényében megszervezi a szükséges logisztikai csoportosítást, feladatvégrehajtásra felkészíti és átalárendeli az anyagi-technikai eszközeivel együtt. Ez esetben a parancsnoki vezetést a „**harcoló**” csoportosítás parancsnoka végzi, melynek törzsébe a tényleges közvetlen szakmai feladat végrehajtás biztosítására log. szakemberek kerülnek kijelölésre és delegálásra -, míg a támogatás komplex megszervezésére vonatkozó szakmai vezetést továbbra is a log. főnök valósítja meg.

Rendszerint – akár szervezetszerű, akár saját vagy megerősítésül kapott erők-eszközökből – **az alábbi célból kerül létrehozásra önálló logisztikai csoportosítás:**

2.3.1. Az erők külföldi alkalmazása esetén:

- Rep. biztosító és üzemtartó erők eszközök;
- Ellátó, szállító, javító alegység (szakasz);
- A logisztikai támogatás megszervezést végző törzskari szervezet (önálló támogató aeg. vezető törzs, ill. bővített S-4 törzs stb.);
- Megkezdődik a váltó csoportosítás kijelölése és felkészítése. A re.ka.erők és eszközök – beleértve a beszállás biztosítás erőit és eszközeit is – kijelölése és alkalmazása egyedi elbírálást szükségeltet.

2.3.2. Az erők hazai alkalmazása esetén:

- Rep.biztosító és üzemtartó erők és eszközök;
- Az ellátó, szállító, karbantartó erők és eszközök az alkalmazás sajátossága szerint különböző irányokban, különböző összetételben jelentkeznek pl. tradicionális ellátást a szárazföldi erők biztosítanak.

Sajnos itt is jellemző az a tény, hogy a haderőnem középszintű konkrét támogatási képességgel és lehetőséggel nem rendelkezik, csak a csapatok ezirányú szervezeteivel, erőivel-eszközeivel számvethetünk.

Saját hatáskörben – amennyiben feltétlen indokolt és szükséges – a támogatást, megerősítést csak más csapattól történő elvonással „*vezényléssel*” lehet megoldani, ami természetesen maga után vonja az ot-tani képességsökkenést.

A szükséges kiegészítő támogatást – úgy anyagi, mint szolgáltatás – csak a felső szint (ÖLTP) tudna nyújtani. Ezt lehet készlet, kapacitás rendelkezésre állításával, azok helyszínre biztosításával polgári és egyéb szolgáltatások igénybevételi lehetőségének jogkör megadásával, bizonyos megerősítések alkalmazásával megvalósítani. Jó lenne elkerülni azt a helyzetet, hogy a haderőnemi parancsnok részére megparancsolt alapeladat végrehajtására kérnie kell az anyagi eszközt és szolgáltatást és csak a visszaigazolás után tervezhet. Természetesen más a helyzet az átfogó, komplex, illetve különleges feladat esetén.

Úgy vélem, hogy a törekvésünknek olyannak kell lenni, hogy elérjük azt, hogy a csapatok részére történő rendelkezésre állítás olyan módon történjen, ami még ideiglenesen sem vezet a csapat-képesség csökkenéséhez. Ez azt jelenti, hogy ne a csapat mentjen a képesség megteremtés felé, hanem az arra hivatott szervezetek kötelességszerűen folyamatosan biztosítsák azt, és valamilyen módon legyenek „*érdekeltek*” annak fenntartásában.

2.4. Figyelembe véve azon tényt, hogy a szakmai előljáró (ÖLTP) olyan elgondolással rendelkezik, mely szerint minden egyes irányban és hierarchikusan követni kell az ő ágazati szervezeti struktúráját, ezért a kiképzés technikai, humán anyagi-technikai, térképanyagi területekkel is ki kellene egészíteni az adott biztosítási főnökségeket. Ebben az esetben új helyzet áll elő, ami azt jelenti, hogy vélhetően állandókiegészítés szükséges, ami jelen helyzetben nem biztos hogy járható út. A légierőn belül ezen területek az eddigi jól bevált úton haladnak és működnek.

Abban az esetben amennyiben a haderőnemi tevékenység adminisztratív támogató funkciói a műveletek logisztikai biztosításának megszervezése, annak szakmai vezetése irányában tolódik el, úgy külön megvizsgálandó a légi hadműveleti központ irányában való tevékenységre való felkészítés és az abban való tevékenység. ***Külön kérdéskörként vetődik fel AIRSOUTH felé történő kapcsolattartás, az abban az irányban történő kötelezettség teljesítés és információ csere.*** Az ebben az irányban történő további tevékenység véleményem szerint a szövet-

séges légierők oldaláról a **LEP A-4** önálló hatáskörű és a biztosításra vonatkozó teljes hatáskörű ráhatását tételezi fel, amely érzésem szerint a közeljövőben vizsgálat tárgyát kell hogy képezze, abból a szempontból, hogy megtudunk-e felelni ezen feltételeknek.

Haderőnemi szinten komolyan meg kell vizsgálni a jövőbeni A-4 feladatrendszer végrehajtási képességét, elemezni és értékelni a belső és külső együttműködési területek, személyi és tárgyi feltételeket és ennek ismeretében az illetékes vezetők és szakmai előljárók részére a végrehajtási tevékenység konkrét területeit szükséges tisztázni. Meg kell teremteni a felelősségvállalás és lehetőség (képeség) összhangját, ami az elvárások tisztességes alapja.

3. A logisztikai és támogató szervezetek integrációja a légierőnél

A haderőnemeknél a G(A)-4 vezető szervek jelenleg magukba foglalják a hadtáp, a haditechnikai ágazatoknak megfelelő szaktiszteket, elkülönítésük és felismerésük csak szakmai szám kiválasztásával lehetséges.

A központi tagozatban végbe ment integrációs folyamat ezen a szinten megakadt. Az egységes logisztikai és támogatási rendszer haderőnemi szinten nem alakult ki.

A térképész, meteorológiai, kiképzés technikai, a humán anyag és mérésügyi tevékenységek a légierőnél különböző vezetési blokkokban változó alárendeltségben működnek.

Megértve azt, hogy a szakmai előljárói jogkör érvényesítése, az egységes szervezeti rend kialakítása megkövetelik a további integrációt, a feladatok és jogkörök átvételét –így szükséges átvételük más szervezeti, vezetési elemektől és beintegrálásuk a logisztikába.

Az integrációt a központi tagozatot figyelembe véve a légierőnél úgy célszerű végrehajtani, hogy:

A haditechnikai blokkba integrálna be a:

- Kiképzés technika;
- Mérésügy.

A hadtáp blokkba:

- Humán anyagi alosztály;
- Katonai elhelyezés;
- Létesítmény szolgálat.

Létre lehet hozni a támogató blokkot, melybe célszerű megjeleníteni:

- A térképész szolgálatot, (vagy hadtáp blokk);
- A meteorológiai szolgálatot (kérdéses).

A meteorológiai szolgálat a repülő alakulatoknál a repülés biztosítás egyik kiemelt és közvetlen tényezője. Erői-eszközei, munkaterülete és rendje viszonylagosan egyedi megközelítést kívánnak, a szolgálat összetett állománnyal rendelkezik és viszonylag nagy létszámú.

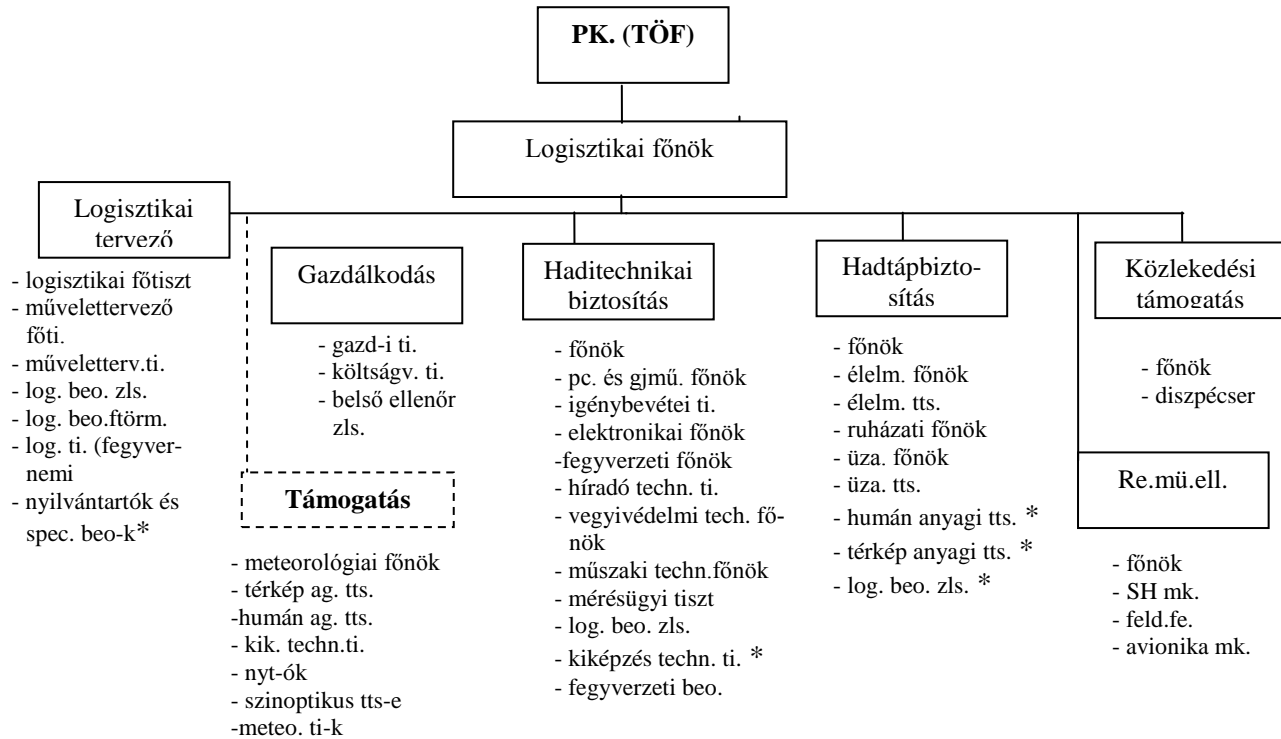
Mint ismert csapat szinten úgynevezett típus törzsek kerültek ki-munkálásra, ezen belül a logisztikai vezető állományra is. Úgy tűnik, hogy az általános logisztikai biztosítás megszervezésére vonatkozóan jó irányban mozdult el. Mindazonáltal a légierő specifikumának megfelelően szükséges néhány felvetés és kiegészítés.

Mindezeket vázlat szemlélteti, melyből szükséges az alábbiakat kiemelni:

- A törzskari tevékenységben a hadművelleti központokat általános és re. mű. logisztikai állománnyal támogatni szükséges;
- A re.ka. szakvezetését – megfelelő mérlegeléssel – a műszaki-technikai főnök végezheti;
- A tűzoltó alegységek logisztikai szükségelteinek biztosítását a vegyivédelmi –technikai főnök végezheti;
- A hadtáp állományát re.üza. ellátást – beleértve a labor tevékenység szervezeteit is – végző önálló személlyel szükséges kiegészíteni;

- Az egységes logisztikai vezetés érdekében a repülő-műszaki szakkérdések vezetés szintű kezelésére a re.mű.ell. szolgálatot szükséges megjeleníteni;
- A hadműveleti, illetve logisztikai tervező vezető főtitket a haditechnikai és hadtápfőnököt célszerű log.főnöki helyettesi joggal felruházni.

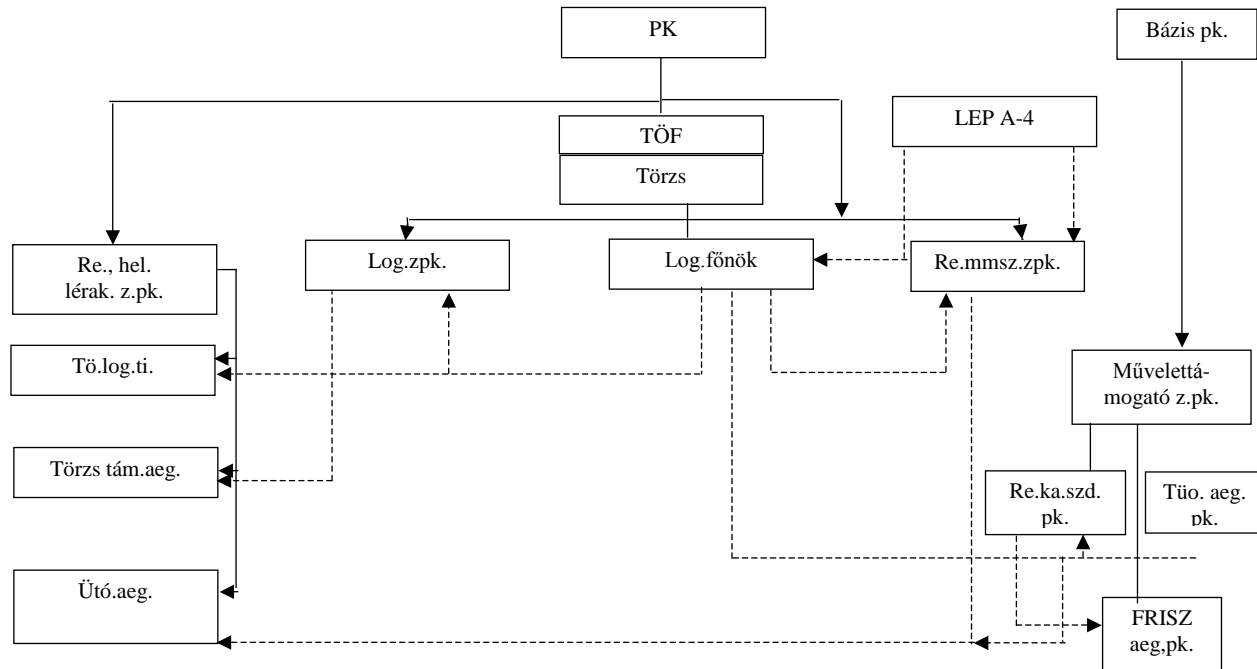
A CSAPAT LOGISZTIKAI FŐNÖKSÉG EGY CÉLSZERŰ VÁLTOZATA (1)



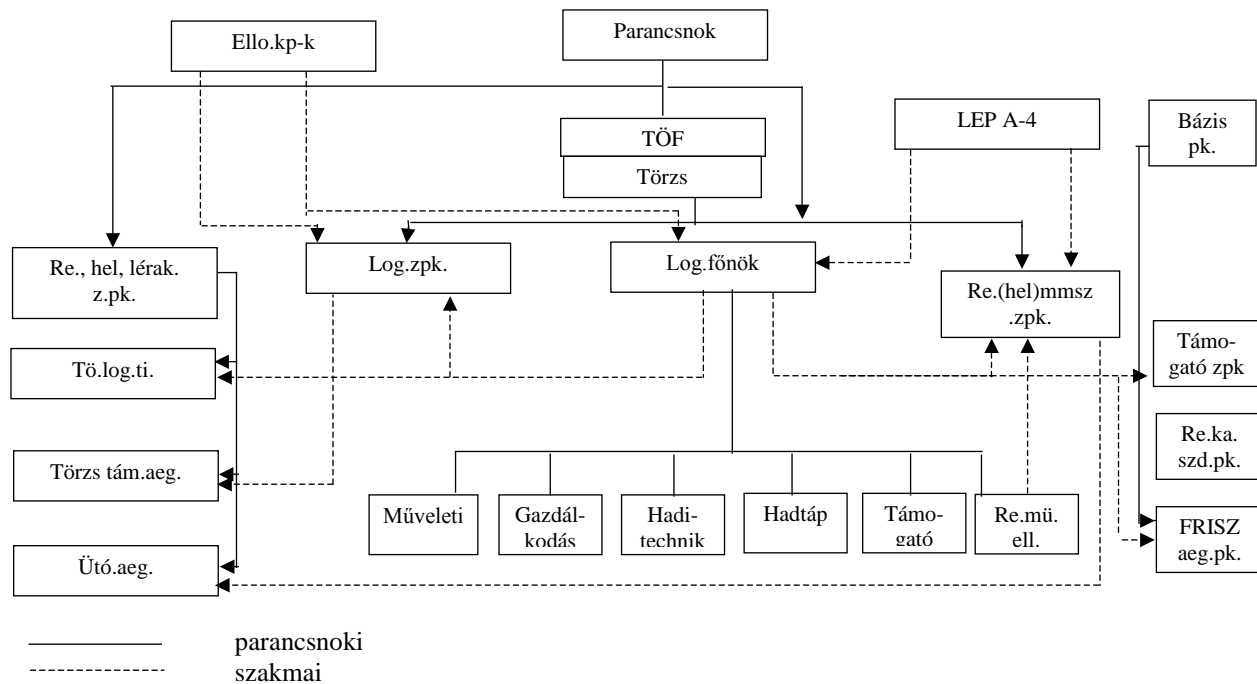
Megjegyzés: az előző oldal ábrájához:

- A kiegészítő log.ti. szakmai száma a fegyvernemi hovatartozás szerint változik (lérak., re., radar)A repülő-műszaki szakanyagot kompletten a re.mmsz.z. állományában célszerű megjelentetni.
- A művelettervezőknél min. két váltás biztosítása szükséges.(WOC, SAMOC tevékenység)
- A logisztikai (esetleg a haditechnikai és hadtáp) főnököket az állománytábla tervezésénél célszerű súlyának és feladatának megfelelően a parancsnokság állományában megjeleníteni.
- A repülő csapatoknál a meteorológiai szolgálat speciális felépítést igényel.
- * ha nincs támogató főnökség.

MŰVELETI VEZETÉS RENDJE (VÁLTOZAT)



LOGISZTIKAI VEZETÉS RENDJE (VÁLTOZAT)



4. Átfegyverzés és modernizáció néhány kérdése

A harci és szállító helikopter technika korszerűsítésének jelenlegi helyzetével és jövőbeni perspektíváival kapcsolatban szükségesnek tartok kiemelni néhány gondolatot. Annál is inkább mivel napjainkban a légierőnél bekövetkező változások háttérbe szorítják ezt az igen fontos területét a légtérvédelemnek. Ez a légtérvédelemnek egy igen speciális feladatrendszere, amely a szárazföldi csapatok harcának levegőből történő közvetlen tűztámogatását és a szállításokat foglalja magába. Eszköze a harci és szállítóhelikopter.

Darabszámukat tekintve meghatározói is lehetnének a légierőnek hiszen az összesen hadrendben álló repülőeszköz mennyiségnek több mint 70%-át alkotják.

A váltás, ezeknél az eszközöknél nem olyan látványosan zajlik mint a harcászati repülőknél, azonban itt is igény van típusváltásra, illetve bizonyos fokú modernizációra.

A légierő reformja fő célkitűzéseinek nemzeti törvényi háttérét és a szövetségi követelményeket a következő dokumentumok határozzák meg:

- A Magyar Köztársaság alkotmánya,
- A Honvédelemről szóló 1993. évi törvény,
- A 61/2000 Országgyűlési Határozat,
- A 14/2001 HM utasítás a védelem-tervezési irányelvekről.

A 61 /2000 számú Országgyűlési határozat kimondja, hogy: “ A légierő szervezetét úgy kell korszerűsíteni, hogy a légvédelem egész rendszere képes legyen a NATO integrált légvédelmi rendszerként (NATINEADS) működni, a repülőcsapatok pedig legyenek képesek közreműködni a kollektív védelmi feladatok ellátásához szükséges műveletek végrehajtásában. Képesnek kell lenniük a honi légtér feletti ellenőrzés biztosítására. “

A Szövetségi követelményrendszereket a NATO haderő szabványok általános légierő és ellenőrzési kötetei, a NATO védelemtervezési kérdőívekre adott nemzeti válaszaink és a NATO 2002-ben kiadott, majd fel függesztett, illetve ez évben újra megfogalmazása kerülő, 2008-ig szóló haderő-fejlesztési célkitűzései tartalmazzák.

E rövid bevezető után tekintsük át a harci és szállító helikopterek jelenlegi állapotát, a technika és a rendelkezésünkre álló erőforrások által biztosított lehetőségeket, valamint a közeljövő feladatait.

A terület aktualitását az is indokolja, hogy a magyar légierő nem rendelkezik megfelelő csapásmérő, tűztámogató, logisztikai légi szállítási kapacitással és speciális harci képességekkel. Adott esetben azonban más NATO tagállam különböző feladatú repülő erőivel kell a magyar légierőnek együttműködnie a magyar légtér szuverenitásának megőrzése érdekében. Ebből egyértelműen következik, hogy *"csak"* tisztán a Magyar Köztársaság légtérében feladatra kijelölt helikoptereket is a szükséges mértékben alkalmassá kell tenni a szövetséges erőkkel való együttműködésre. E feladathoz üzemképes, üzemidővel rendelkező és modernizált helikopter típusokra van szükség.

Részleteiben az egyes típusokról:

Mi-24 típusú harci helikopterek: Jelenleg 32 db áll hadrendben, a Magyar Honvédségnél jelenleg összesen 56 db található a típusból, beleértve ebbe a számba a Németországból kapott 20 db harci helikoptert is. Jelenleg a hadrafoghatósági mutatók nagyon alacsonyak! Ennek oka az, hogy az elmúlt időszakban a típus teljesen felélte a rendelkezésére álló összes tartalék alkatrészt, javító készletet és jelenleg ott áll, hogy a repülésből kivont üzemidővel nem rendelkező helikopterekből a még használható berendezéseket is abba a néhány helikopterbe építették át, amelyek még tudnak repülni üzemidő tartalékuk okán.

A jelenlegi helyzetben átlagosan 3-4 db kiképzésre alkalmas harci helikopter áll rendelkezésére a hajózó állománynak. Az üzemképtelenség oka tehát a nagymennyiségű anyagihiány. Sokkal kisebb mértékben, de az elmaradt ipari javítások is negatívan befolyásolják a hadrafoghatóságot. Erről a mélypontról most már csak nagyon nagy léptékű erőforrás befektetéssel (átcsoportosítással) lehet elmozdulni, látványos emelkedést felmutatni!

Nemzeti feladatokra, válságkezelésre 16-16 db harci helikopterrel számolhatunk, védelmi hadműveletek esetében pedig további harci helikopter igény van. Amint az látható, ezt a mennyiséget nem tudjuk kielégíteni, sőt a jelenlegi 32 db-os flotta helyreállítására 16-17 milliárd Ft-ra lenne szükség a költségvetés által betervezett összeg fölött. Erőforrás oldalról ez az összeg az elkövetkezendő években nem prognosztizálható.

2002-ben 3 db harci helikopter ipari javítása befejeződött és a jövő évi keret terhére 3db helikopter javítása elkezdődött. A németországból kapott Mi-24P típusú helikopterek rendszerbe állításának folyamata elkezdődött. Eddig úgy tűnt, hogy a kísérleti nagyjavítás megrendelésére a szükséges fedezet rendelkezésre áll.

A típus modernizálása elengedhetetlenül szükséges. Több ajánlatot megvizsgálva a szakmai előjárásunk a költségek minimalizálását szem előtt tartva a **Visegrádi Négyek (V-4)** ajánlata mellett döntött. Folytak az egyeztető tárgyalások a modernizáció mélységének, a hozzájárulások arányának meghatározásában, az elvégzendő munkálatok időzítésében. Egyelőre ismereteink szerint a sürgető határidők, és a forráselégtelenség jellemzi a **Visegrádi Négyek** közös elhatározását. Ki kell mondani, hogy nem feltétlenül biztos a megvalósulás tényszerűsége. Egyes nyilatkozatok szerint az orosz fél – mint gyártó – bevonásával esetleg lendületet vesz a kérdés megoldási irányába.

A jelenleg érvényes gyári üzemidős előírás szerint a helikopterek teljes műszaki naptári üzemideje 20 év. Amennyiben ezt változatlanul hagynánk, úgy 2007-re már csak 11 db üzemben tartható helikopterünk maradna (ez tartalmazná azt a Németországból származó 6 db Mi-24P típust, amely nincs hadrendben!). **A helikopterek jelentős része műszaki állapotukat tekintve megfelelő állapotban van és úgy naptári, mint repült idő szerint jelentős tartalékokkal rendelkezik.** Ennek kiaknázása érdekében üzemidő hosszabbításukkal már eddig is élt a kamarai jogkört gyakorló szolgálati főnökség. Megítélésük szerint a 35 éves végső naptári üzemidő reálisan megcélozható. **Ennek teljesülése esetén mintegy 25 darabból álló géppark akár 2016 – 2020-ig is fenntartható. Ettől függetlenül a VFIB döntés 12 gép, így ezzel kell a következőkben számítanunk.**

Az élettartam növelés a modernizálás egyik célkitűzése, és egyben feltétele is. Ha az élettartam növelés nem biztosítható, akkor a modernizációra nem szabad áldozni!! Megjegyzendő, hogy az élettartam növelésnek van realitása!

Feladataink:

- a géppark hadrafoghatóságának helyreállítása,
- a NATO felajánlás teljesítése (2007-től 8db helikopter - a NATO 2005-től kéri a teljesítést).

- ***Korszerűsítés a következő célkitűzésekkel:***

- NATO interoperabilitás,
- éjszakai alkalmazhatóság,
- önvédelem javítása,
- élettartam növelés 20 évről 35 évre,
- együttműködés a V-4 államokkal.

Jelenlegi elgondolások szerint a mintegy 12-15 gépből álló helikopter zászlóalj tartható fenn, ez megfelel az elfogadott amlició szintek követelmény és teljesíthetőségi szükségletnek.

Mi-8 típusú szállító helikopterek: Jelenleg **36 db** van a Magyar Honvédség hadrendjében. A nagymennyiségű anyagihiány, valamint az elmaradt iparai szintű javítások miatt átlagban a típusból 8-10 db áll a hajózó állomány rendelkezésére. Az okok megegyeznek a harci helikopternél megemlítettekkel.

A szállító helikopterek korszerűsítéséhez, illetve nagyjavításához és üzemidő hosszabbításához az előzetes számvetések szerint mintegy 35 milliárd Ft szükséges. Ez az összeg azért ilyen nagy, mert a korábbi haderő-fejlesztési csomagokban erre a célra - mivel nem szerepelt a követelmények között - erőforrás nem került betervezésre. Mivel a szállító helikopterek modernizálási igénye gyakorlatilag a harci helikopterekével egy időben jelenik meg, korszerűsítésüket is 2003 - 2008 között, a harci helikopterekkel párhuzamosan kellene végrehajtani. De modernizálásra csak a Mi-17 típus a célszerű a Mi-8 kifut helyette néhány újabb Mi-17 helikopterek beszerzése a tervezett.

Mi-17 típusú szállító helikopterek: Jelenleg **7 db** van a Magyar Honvédség hadrendjében. Átlagban 3-4 db helikopter üzemképes. A típus hasznosan ötvözi a Mi-8 típus megbízhatóságát, valamint a Mi-24 típus megemelt teljesítményét. A típusra a kis számú berendezés hiány jellemző. Fiatal koruknak köszönhetően sokat repülnek, alkalmazási lehetőségeik szélesebbek mint az előző két típusnak.

A szakemberek számításai szerint a következőkben mintegy 12-15 db-ból álló szállító helikopter zászlóalj rendszerben tartása a célszerű és erre van lehetőség. A NATP alkalmazáshoz szükséges feltételek – amit 2005-től kérnek – meg kell teremteni. Az igény végül is majdnem „test-

reszabott”, azonban a páncélzat az NBC védelem megteremtése, infracsapda beépítése komoly szakmai munkát kíván. A hatótávolság és a feladat (csapat szállítás, logisztikai utánszállítás alkalmazás) végül is összhangban van. A telepíthetőségi követelmények megteremtését első sorban nem a haderőnem alapfeladataiként datálom.

5. A tervezési tevékenység várható iránya a légierőnél

A Haderő felülvizsgálat eredményeként várhatóan haderőnemi és csapat szinten is a struktúra, az alkalmazás, a feladatrendszer, a felelősség és jogkörök, valamint a képességek tekintetében, egyfajta folyamat eredményeként jelen helyzetű szabályozáshoz viszonyítva lényeges változások következnek be. Ezen változások logisztikára ható elemzése nem témája a tanulmánynak, mindamellett nem lehet figyelmen kívül hagyni – már az előkészítés folyamatában sem – a tárgyra ható tényezőket.

Vizsgáljunk meg néhányat a teljesség igénye nélkül:

- Az alkalmazás, a műveleti tevékenységre való felkészítés és várható végrehajtás tartalmi kérdésköreinek változása.
- *A logisztikai biztosítás tervezése szempontjából várhatóan előtérbe kerül a szövetségi kötelekben, érdekekben történő alkalmazás, ami a tervek és jelentések tartalmi kérdéseiben súlypont eltolódást helyeznek előtérbe. Az AFS III. előírásainak megfelelően a tervezés alapadatai, követelményei mindenképpen változnak. Haderőnemi szinten előtérbe kerül a LOGREP V-nek megfelelő operatív tervezés.*

Mindez különböző – minden egyes alkalmazásra más és más belső tartalmú és ágazati megközelítést tételez fel (önálló, részben önálló, utalt, részben utalt, vezető nemzet, vállalkozás, BNT stb.).

- *Strukturális változások tekintetében az anyagnem biztosítási tevékenység, az ellátás-biztosítás kérdésköre bővül, ami alapvetően a szilárd anyag biztosítás növekményt jelent, mégpedig olyan vonatkozásban, hogy a kiképzési-technikai, illetve humán vagy térképanyag nem igazán kapcsolható a tradicionális ágazatokhoz.*
- Elsősorban haderőnemi szinten felvetődik a kérdés, *szükség van-e részletes műveletbiztosítói tervezésre, ezen belül úgynevezett*

ágazati irányokra? Most különösen a létszámarányokra való tekintettel – úgy tűnik, hogy nem szükséges, és humán erőforrás oldalról nem biztosított az elkészítés feltételrendszere. Az ágazati részletes tervekre – mely az előző fejezetben részletesen tárgyalásra került – szükség volna, azonban a létszámarányok csak operatív adatnyilvántartás karbantartására adnak lehetőséget. Ebben a helyzetben előtérbe kerül a művelettervező állomány komplex szemléletű felkészítése és alkalmazása. **Könnyen látható, hogy a szakmai műveleti vezetésbe egyidejűleg nem emelhető be mind a 11-13 anyagi ágazat.** Ennek megfelelően úgy tűnik, hogy haderónemi szinten a törzskari munka kerülhet előtérbe és a hadműveleti vezetés számára a „**letisztított**”, kiemelten kezelendő alapadat, tervezés és az ehhez kapcsolódó megszervezés biztosítása látszik a megvalósíthatónak. A haderónemi ágazatnak nincs érvényesíthető jogköre, lehetősége, igazi beleszólása a biztosítási tevékenységbe, így ennek megfelelően a valóság-hű tervezésbe, gyakorlatilag követő helyzetnek megfelelően működik. A gazdasági, ellátási-biztosítási folyamatok csapat-központ viszonylatban közvetlenül bonyolódnak. A fentieknek megfelelően a megszervezésre vonatkozó tervezés lehet a kiindulási alap.

- Az összhaderónemi és szövetségi jelleg erősödése okán az „**adminisztratív támogató**” alap feladatrendszernek megfelelően az eddigieknél jobban kell, hogy érvényesüljön a koordináció, az együttműködés – elsősorban a külső, bármilyen tekintetben érintett szervezettekkel – úgy katonai, mint kormányzati és polgári vonatkozásban. A kérdés, hogy az A4, jelenleg ismert szervezeti kereteivel – beleértve az NTE század felszámolását is – hogyan tud majd megbirkózni, hogyan tud a vezetői elvárásoknak megfelelni. Ez szintén a szakmai törzskari tevékenység tervező és egyben végrehajtótartalmát is jelenti.
- Véleményem szerint a következőkben előtérbe kerül a költséghatékonyág vizsgálata is az egyes biztosítási tevékenységeknél, melyet már számszerűsíteni is szükséges.

Különösen fontosnak tartom, különösen a szolgáltatások igénybevétele tervezésénél, ahol már a gazdasági tevékenységekre vonatkozó előírásrendszer ismerete, előfeltétel megteremtés is szükséges. Ezért a gazdálkodási szakemberek bevonása a művelettervezés logisztikai biztosítás alrendszerébe elengedhetetlen.

- A fentiekből adódóan – már új szervezeti struktúrára való átállás után közvetlenül – szükséges újból megvizsgálni a logisztikai biztosítás tervezésére vonatkozó okmányrendszert és azt az új szakszemélyi állománnyal támogatott és alapozott képességek figyelembevételével az elvárásokhoz való lehetséges harmonizációval áttekinteni.

Alap gondolatként szükséges kezelni, hogy az információ áramlásból a haderőnemet nem lehet kihagyni, viszont azt lehet vizsgálni, hogy mikor milyen tartalmú, mélységű és „*feladatú*”-ra van szükség, illetve lehetőség, tisztázni kinek a számára, milyen adat hordoz információt.

A fentiek – a teljesség igénye nélkül – a téma előzetes érintését célozzák meg, feldolgozása önálló, külön tevékenységet igényel, mely várhatóan a nem távoli közeljövőben már sürgető igényként is felmerülhet.

6. Összegzés-következtetések

1. A logisztikai biztosítás – mint olyan – nagy kerülővel visszakerült a kipróbált, jól működő, nagy tapasztalatokkal rendelkező – eredeti helyére. Véleményem szerint a szakmai ágazatok arculatának elvesztése és ilyenén való működtetése egyik szinten sem bizonyult igazán életképesnek. Különösen vitatható volt a végrehajtás területén, de a vezetés szempontjából is kifejezetten szétforgácsolt volt. Talán a mostani helyzet az amikor helyre tudjuk tenni és megtudjuk teremteni a logisztikai törzsmunka, valamint az ágazati tevékenység összhangját.

2. Szervezeti és strukturális kérdésekben a minden vezetési szinten megtalálható „*legfőbb logisztikus*” személyében remélhetőleg megteremtődik a jogi- és hatáskör, valamint felelősség és képesség összhangja.

3. A kidolgozott és remélhetőleg kialakításra kerülő logisztikai törzskultúrák a légierő szempontjából szükséges specialitásoknak megfelelő kiegészítésekkel vélhetően a célszerűség és feladatorientáltság szerint fognak működni.

4. Az új szervezetek kialakításánál az új haderőstruktúrára való átállásnál – ezzel egyidőben – a *logisztika számára az egyik legnagyobb kihívás a határidőre történő „felszámolás logisztika”* ideg-rendszert próbáratevő megoldása. Ebben a tekintetben mindegyik vezetési szint kemény időszak elé néz. Véleményem szerint ezt a feladatot csak precíz, többszörösen egyeztetett tervezéssel és együttműködéssel, magasfokú operativitással lehet megvalósítani.

5. A légierő modernizációját, valamint a feljánlott erők külhoni alkalmazásának biztosítási kérdéseit illetően úgy gondolom nem igazán lehetünk nyugodtak. Ez a kérdéskör- mintahogy kifejtésre került – a közeljövő egyik közép és felső szint számára kidolgozandó és megoldandó konkretizált feladatrendszerrel kell hogy jelentsen.

Felhasznált irodalom:

1. **Dr. Szenes Zoltán:** A jövő hadereje Népszabadság 2003. augusztus 05. Fórum.
2. **Komor Levente:** Az önkéntes haderőre áttérés aktuális kérdései Hadtudomány 2003/2. 3-8.
3. **Farkas Roland – Szép László:** Az Európai Unió katonai gazdaságpolitika aktualitásai. Hadtudomány 2003/2. 36-39.
4. **Horváth Gábor:** A Gripen szerződés összefoglalása. Feljegyzés MH LEP 2003.
5. **Dr. Jároscsák Miklós:** Tájékoztató a Befogadó Nemzeti Támogatás központi adatbázis létrehozásának helyzetéről és további feladatairól. Katonai logisztika. 2003/2. 203-208.
6. **Dr. Szűcs László:** A katonai logisztika korszerűsítésének lehetőségei: Katonai Logisztika 2003/2. 71-75.
7. **Szabó József:** Gondolatok a haderő fejlesztéséről - a NATO stratégiájának tükrében. Hadtudomány 2003/1. 14-15.
8. **Ruttai László – Krajnc Zoltán:** Gondolatok a légierő vezetéséről. Hadtudomány 2002/2. 88-91.
9. Magyar Honvédség Összhaderőnemi Támogató Parancsnokság szervezete és feladatrendszere 2003.07.01-től ÖLTP Elemző és Koordinációs Osztály 2003.
10. Haderőfejlesztési prioritások. HM Védelempolitikai Főosztály HM 2003. szeptember 24.
11. Védelmi Felülvizsgálat. Tájékoztató LEP 2003. 09. 04.

A MAGYAR HONVÉDSÉG LOGISZTIKAI RENDSZERE, MŰKÖDÉSI RENDJE ÉS FEJLESZTÉSÉNEK IRÁNYAI A HADERŐ ÁTALAKÍTÁS LOGISZTIKAI KÉRDÉSEI

(III. díj)

Baranyi Ferenc – Lengyel András¹

Bevezetés

A Magyar Honvédségnek a NATO tagságunk és szövetségi kötelezettségeink, valamint a hazánk térségében beállt geostratégia változások következtében alapvetően új feladatoknak és kihívásoknak kell megfelelnie.

A NATO tagságunkból eredően a nemzeti érdekeinken túl a szövetségi elvárásokat is figyelembe véve kell kialakítanunk a haderő szervezetét, létrehozni a szükséges és lehetséges képességeket. Ezzel érhetjük el, hogy a felajánlott erők végre tudják hajtani a részükre meghatározott feladatokat, a terrorizmus elleni harc, a béke kikényszerítés, béke fenntartás – az ország részéről felvállalt - területén éppúgy, mint a humanitárius akciók katonai biztosításában.

A geostratégia helyzetünk alapvetően megváltozott. A korábbi időszakhoz képest a szomszédos országokban lényeges átalakulások következtek be.

Az 1990-91-es Délszláv válság következtében Jugoszlávia mint szövetségi államforma megszűnt, a déli határszakaszon három önálló állam alakult meg: Szerbia-Montenegró, Horvátország, Szlovénia.

Az új államok elsődleges célja a NATO és az Európai Unió tagság elnyerésére, ezáltal bel- és külpolitikájuk módosult, egybeesnek a Magyar Köztársaság törekvésével, céljaival.

¹ Baranyi Ferenc ezredes, MH ÖLTP Hadművelési és kiképzési főnök. Lengyel András alezredes, MH ÖLTP kiemelt szervezési főtitzt, Hadművelési főnök-helyettes.

Szlovénia NATO tagjelöltté vált, katonai együttműködése eredményeként részese a háromnemzetiségű dandár megalakításának (olasz-szlovén-magyar).

Horvátország és Szerbia-Montenegró belső fejlődésében a demokratikus elemek dominálnak, társadalmi berendezkedésük, gazdaságuk átalakulóban van, közelít az európai normákhoz.

Keleti szomszédunk **Románia** bel- és külpolitikájának átrendeződése eredményeként és a katonapolitikai erőfeszítések hatására a Pfp programban vállalt szerepével NATO tagjelölt országgá vált, egyre több nemzetközi feladatban sikeresen tevékenykedik. **Afganisztánban** egy zászlóaljnyi erővel vesz részt a nemzetközi terrorizmus felszámolásában, részese volt az Irak elleni felszabadító műveletnek, objektumai átadásával és korlátozott létszámú kontingenssel. Szoros kapcsolat alakult ki a magyar katonai vezetés és román katonai vezetés között, közösen veszünk részt az árvízvédelmi és katasztrófa elhárításra létrejött TISZA zászlóaljaban.

A felbomlott Szovjetunió után önálló államalakulatként jött létre **Ukrajna**. Az ország törekszik az alakuló közös európai értékrend befogadására, átszervezte, csökkentette haderejét amellet, hogy részt vesz a nemzetközi békefenntartó műveletekben, csatlakozott a Pfp kezdeményezésekhez is.

Szlovákia politikájának módosulása következtében Európai Unió tagjelölt állammá lépett elő és megcélozta a NATO tagságot.

A határainkon túl végbement változások alapvető feladatmódosulást jelentenek a Magyar Honvédség számára.

Részben szövetséges államok és Európai Unió tagállamok környezetében a hagyományos tömeghadseregre támaszkodó védelmi és támadó műveletek elmélete és gyakorlata háttérbe szorult.

Mindezek alapján a Kormány a haderő újbóli átalakítását célozta meg.

A védelmi felülvizsgálat következtében kirajzolódnak a Magyar Honvédség új feladatai, mint:

- béketeremtő, békekényszerítő műveletekben történő részvétel egy dandárnyi erővel rotáció nélkül;

- békefenntartó műveletekben történő részvétel egy zászlóaljnyi erővel rotációval;
- határbiztosítási feladatok és szárnybiztosítás végrehajtása honi területen;
- a Prágai Képességvállalásokat (Prague Capabilities Commitment – PCC) figyelembevételével az eddigi fejlesztési célkitűzések megtartása mellett újabbak kerültek be a rendszerbe, s így ezeknél is prioritási sorrendbeli módosulásokat kell eszközölni.

Természetesen ezen feladatokhoz új típusú – profi – hadseregre, más szabályókra van szükség.

A feladatrendszer módosulása maga után vonzza a szervezetek csökkentését – mely szükségszerűen, de nem azonnali létszámleépítésekkel jár.

A logisztikai rendszert ezen feladatokhoz kell hozzáigazítani úgy szervezetében, mint tagozódásában és feladatrendszerében, s legfőképp a fenntartás finanszírozhatóságában.

A kidolgozott és elfogadott doktrínális alapelvek továbbfejlesztését követeli meg a módosuló feladatrendszer.

Doktrínális tétellé kell, hogy váljon az átalakuló logisztika feladatrendszere, le kell fektetni az alapokat az új típusú és feladatú logisztikai szervezetek alkalmazása területén.

Új képességeket kell létrehozni, melyeknek minden esetben biztosítani kell a Magyar Honvédség csapatai alkalmazásának logisztikai feltételeit. A logisztikának úgy kell felépülnie, hogy mind minőségben és mennyiségben a csapatok képességei maximális kihasználását támassza alá, tegye lehetővé a parancsnoki elhatározás megvalósítását.

Ezen feltételeknek a logisztika csak úgy tud megfelelni, ha modern eszközökkel van felszerelve, figyelembe veszi a nemzetközi tapasztalatokat, NATO STANAG-eket, a feladatrendszere egyértelműen megfogalmazásra kerül, s nem az eddig alkalmazott létszámalapú és „**maradék**” elv érvényesül a szervezeti kialakításánál.

Az új kihívásoknak megfelelően a vezetés rendszerében döntő átalakításokat kell végrehajtani, s biztosítani kell a vezetés együttműködés szintjeinek feladat és felelősség szerinti behatárolását. Mindehhez a meg-

felelő tárgyi feltételekkel is rendelkezni kell. Fejleszteni kell a híradást, széles körben alkalmazni kell az informatikában rejlő lehetőségeket, s ki kell alakítani a LOGBASE alapjait, részelemeinek hatékony működési feltételeit.

A döntések várható következményeivel a logisztikai tagozat minden szintjén számolni kell. Ki kell alakítani azt a működési rendet és szervezeti kereteket, amelyekkel az egyidejű alkalmazás, béketeremtés, békekényszerítés és békefenntartás logisztikai háttére megteremthető. Ez a meglévő szervezetek további integrációját, a tagozatok, szintek közötti feladatok célirányos, arányos megosztását, a felelősségi- és jogkörök decentralizálását eredményezi.

A határbiztosítás, szárnybiztosítási feladatok végrehajtása a katonai szervezetek ilyen irányú tevékenységének logisztikai támogatása, a hadműveleti terület viszonylagossága – nem ismert az alkalmazás tájegységekhez csatolása – a logisztika újszerű mozgását, alkalmazását jelenti.

A távlatokban a már eddig lefektetett elvek figyelembevételével előtérbe kerül a nemzetgazdaságra történő támaszkodás mind szélesebb körű alkalmazása. Ez a gyakorlatban az előrelátó össznemzeti honvédelmi kötelezettségek maximális teljesítését kell, hogy jelentse.

Az elv érvényesülése alapvetően hatással van:

- a készletképzésre, az anyagok tárolására,
- szállítási kapacitásokra,
- javító, helyreállító képességekre,
- a katonai szervezetek autonómiájára,
- a jogkörök szélesebb körben történő lebontására,
- a nemzetgazdasági szolgáltatások ellátás rendszerébe történő bekapcsolás jogi feltételeinek megteremtésére,
- a minősített időszakos igények és a meglévő, tárolt készletek helyes arányának kialakítására.

Doktrínális alapelvnek kell tekinteni – s érvényt kell szerezni – hogy a logisztikai szervezetek készenléte, feltöltöttsége feleljen meg a támogató szervezet készenlétének, feltöltöttségének. Ezen alapelv érvényre juttatása különösen fontos önkéntes hadseregre történő áttérés

időszakában. Nem engedhető meg, hogy a logisztikai szervezetekben nagyobb arányban jelenjenek meg az önkéntes tartalékosok, mint az ellátandó szervezeteknél.

Az átalakítás, a védelmi felülvizsgálat következtetései között találjuk a szolgáltatások mind szélesebb körben történő megvásárlásának igényét. A meglévő „*tábori*” támogató kapacitások és a megvásárolt szolgáltatások helyes arányára kiemelt figyelmet kell fordítani. Meg kell tartani ezen kapacitásokat a felajánlott erőknél, a nagy mozgékonyaságú csapatoknál, a katasztrófa elhárításba bevont katonai szervezeteknél, sőt ezen területen további fejlesztések indokoltak, előre kell lépni a konténerizáció, s az egységes felépítmények kialakítása területén.

A képzés területén létre kell hozni azon bázisokat, amelyek megfelelő szakmai háttérrel – szellemi, anyagi, technikai – rendelkeznek és képesek az alapvető szakmai ismeretekre, fogásokra felkészíteni a jövő nemzedékét, a hosszabb távon rendszerben tartott szerződéses állományt. Ezen szakmai felkészítés megvalósítható összefegyvernemi csapat logisztikai szervezeteinél, de akár a központi tagozat erre felkészített bármely csapatánál. A tematika megválasztásánál, az arányok kialakításánál messzemenően figyelembe kell venni az eddigi békefenntartó feladatokban szerzett tapasztalatokat, az iraki háború eseményeit. Meg kell teremteni a felkészítésben a logisztikai szervezetek önvédelmi képességének fenntartására, a túlélésre vonatkozó ismeretek elsajátítását, gyakorlati alkalmazását.

Kiemelt figyelmet kell fordítani a nyelvi képzés hatékonyságának növelésére. Előtérbe kell helyezni a szakmai ismeretek oktatását elősegítő tananyagok kialakítását, az oktatás módszereinek ehhez történő igazítását.

A Magyar Köztársaság Kormánya elrendelte a Magyar Honvédséget érintő védelmi felülvizsgálatot.

A döntés alapján megkezdődött a haderő 2004-2013. időszakban kialakítandó új struktúrájának, szervezeti felépítésének, tagozódásának és korszerűsítésének kidolgozása.

Ehhez a folyamathoz kapcsolódik a Prágai Képességvállalások (PCC) teljesítése is.

Az átalakítás gyökereiben érinti a honvédséget működtető logisztikai rendszert is, annak minden verziójában a központtól a zászlóalj tagozatig.

A logisztikai szervezetek átalakítása

Tanulmányunkban arra kívánunk fókuszálni, hogy milyen módon lehet az MH átalakításában – logisztikai támogató szervezetek struktúráját létrehozni annak érdekében, hogy az mindenkor megfeleljen a vele szembeni elvárásoknak, legyen hatékony, rugalmas, ne tartalmazzon felesleges kapacitásokat, de legyen képes kielégíteni az ellátandó szervezetek igényeit. ***Olyan feltételekkel számoltunk, amelyek biztosítása elengedhetetlen:***

- a csapatokéval arányos feltöltés;
- valós meglévő kapacitások létrehozása.

A fenti célkitűzések eléréséhez a logisztikai rendszer vizsgálatát a következő sarokpontok mentén valósítottuk meg.

- A logisztikai vezető szervek kialakításának változatai,
- A végrehajtó szervezetek struktúrája, alapvető feladatai, valamint a szükséges képesség számbavétele ezen belül:
 - A központi tagozat átalakítása,
 - A haderőnemi logisztikai végrehajtó szervezetek vizsgálata,
 - Dandár-ezred-zászlóalj logisztikai támogató elemei létrehozása,
 - Logisztikai vezetés rendje.

Tanulmányunkban a különböző szervezetek, szervezeti elemek általános felépítését céloztuk meg, de minden esetben kitértünk az általános adaptálási lehetőségére az azonos szintű de más alaprendeltetésű kötelek vonatkozásában.

Általános elveket igyekeztünk rögzíteni, amelyek mentén a rendszert úgy lehet felépíteni, hogy egységessé váljon az MH teljes vertikumában.

Tudjuk, hogy napjainkra megkezdődött a csapatok részletes szervezeti felépítésének kidolgozása (állománytáblák elkészítése), de úgy gondoljuk, hogy a tanulmány segítséget adhat a struktúra pontosításához, egységes kialakításához.

Az MH-t érintő 2013-ig tartó átalakítás döntő szakasza –a szervezeti változások zöme- 2004-2006. között valósul meg. Ebben az intervallumban alakulnak ki az állománytáblákban a logisztikai szervezetek is. El kell érni, hogy a logisztikai egységek, alegységek állománya méretében és összetételében legyen képes az ellátandó kötelék alaprendeltetését minden területen támogatni. Tudatosítani kell az alkalmazó parancsnokok körében, hogy a legfelkészültebb csapatok is hadrafoghatatlanná válnak megfelelő ellátás hiányában.

A haderő átalakítás, különösen annak a 2006-ig tartó szakasza két területen jelent megfeszített munkát: a személyügy és a logisztika terén.

A védelmi felülvizsgálattal a teljes haderő struktúra újra formálódik. A kialakításra tervezett logisztikai szervezeteknél most van arra lehetőség, hogy olyan képességeket alakítsunk ki, amelyek valóban alkalmasak a felajánlott erő, az ország védelem erői támogatására.

Mindenekelőtt arra van szükség, hogy a támogató szervezetek működése egységes rendszerben valósuljon meg.

A fegyvernemi sajátosságok figyelembevételével azonos funkcionális szervezeti elemek épüljenek be az állománytáblákba a központi, a haderőnemi és csapatgazdálkodásban egyaránt.

Ennek megfelelően az MH ÖLTP meglévő struktúráját kell követni a haderőnemi dandár, ezred és önálló zászlóalj logisztikai főnökségei megszervezésénél. Ez a feltétele a szakági ellátás követelményei fenntartásánál, mivel csak így biztosítható a szakmai vezetés teljessége.

A végrehajtó szervezeteknél **javító, ellátó alegységeket** kell megalkotni.

A nemzeti támogató képességet a haderőnemekhez szükséges telepíteni olyan számvetéssel, hogy el tudják látni a honvédelmi vezetés részéről megfogalmazott kettő zászlóalj mintegy 1600 fős magyar katonai kontingensek külföldi ellátását a rotáció figyelembevételével.

Mindazt jelenti, hogy eldőlt a régi polemia, nevezetesen a központi tagozatban, vagy a haderőnemeknél indokolt a **Nemzeti Támogató Elem (NTE)** létrehozása. Mindkét változatnak van előnye és hátránya, de a fontos az, hogy a szervezet jelenjen meg az MH hadrendjében.

Megvalósulhat a légierő csapatai külhoni alkalmazásához szükséges nemzeti támogató képesség szervezetbe állítása, amennyiben az MH LEP alárendeltségében megalakul a **Logisztikai és Támogató Zászlóalj**.

Gyakorlatok alkalmával bebizonyosodott, hogy szükség van a szárazföldi erők ellátása érdekében **szállítózászlóalj** megszervezésére. A zászlóalj a 64. Boconádi Szabó József Logisztikai Ezredbe épül be. Az alkalmazásának rendjét még tovább szükséges vizsgálni, mivel a központi tagozat rendelkezik az MH hadászati készleteivel, de nincs hozzá szállító kapacitása. Honi területen a szállítások megvalósíthatóak polgári eszközök bevonásával is; ebben az esetben a szállítózászlóalj, mint stratégiai tartalék (külhoni szolgálatot is figyelembe véve) szerepelhet.

Indokolt az ezrednél a szárazföldi technikai eszközök érdekében alkalmazható javító szervezet megalakítása is. *Hiánya esetén a dandárnál nem javítható eszközöket közvetlenül a nemzetgazdasági forrásokhoz (HM Rt-k, Kht-k) kell utalni.*

A dandárok, ezredek logisztikai alegységei megszervezésénél alapkövetelményként kell meghatározni, hogy azok biztosítsák a tagozatra előírt anyagi készletek mobilizálási feltételeit, javító erői a kisjavításokat, alkatrészcsere javításokat technikai felszereltségükkel és szakmai felkészültségükkel legyenek képesek végrehajtani.

A zászlóaljak – amelyek önállóan kerülhetnek alkalmazásra – logisztikai alegységeinek logisztikai autonómiát kell biztosítani. Ennek hiányában a zászlóalj önálló alkalmazása nem valósulhat meg.

Külön figyelmet érdemel a több katonai szervezet közös elhelyezéséhez szükséges **helyőrségi logisztika** megalakítása.

A jelenség nem új a Magyar Honvédség történetében, hiszen a „*lak-tanyahadtáp*” fogalom abból a felismerésből jött létre, hogy az erőket koncentrálni kell a feladatok leghatékonyabb és legtakarékosabb végrehajtása érdekében.

A fenti gondolatok tükrében nézzük meg az MH logisztikai rendszere kialakításának lehetőségét részleteiben.

1.) A központi tagozatban:

a) Az MH ÖLTP új struktúrája a 2003.07.01-én életbelépett állománytáblával létrejött. Az átalakítás az alábbi területen hozott markáns változásokat. (1. sz. ábra).

Az MH ÖLTP-be integrálta a HM-HVK Logisztikai Csoportfőnökség állománya egy részét és delegálta a teljes feladatrendszerét.

Beépítette a HM Gazdasági Tervező Hivatal részeit és felelősségi körébe utalta a kodifikáció, valamint a minősített időszakos nemzetgazdasági erőforrás igény tervezését.

Megalakultak az alárendeltek irányába dolgozó, addig hiányzó szervezeti elemek a Logisztikai Főnökség, Támogató Osztály és a Híradó és Informatikai Főnökség.

Az állomány és alrendszerek (MH szintű szolgálatfőnökségek, alosztályok) módosítása nélkül az MH Üzembentartási Főnökség megnevezése MH Haditechnikai Főnökségre, az MH Ellátási Főnökség megnevezése MH Hadtáp Főnökségre változott és kibővült a Katonai Elhelyezési Főnökség állományával, feladataival.

Az MH ÖLTP tehát hadműveleti tervező, haditechnikai, hadtáp (benne a katonai elhelyezés), közlekedési, költségvetési, ellenőrzési logisztikai és támogató szakmai blokkokból épül fel. (A parancsnokság adminisztratív elemei, Jogi és Igazgatási, Parancsnoki Iroda, ügyviteli, stb. a hadtest szintű parancsnoksági és nem szakmai funkciókat látnak el).

A központi irányító szervezet struktúráját tehát el kell fogadni kiindulási alapnak, amelyet a haderőnemeknél és a csapatoknál le kell képezni.

b) A központi végrehajtó szervezetek átalakításának elgondolása:

- Előírt létszámcsökkentés végrehajtása,
- Használatban lévő objektumok számának szűkítése,
- A szervezetek működési hatékonyságának növelése,
- Központ – csapatellátás fenntartása,

- A gazdasági folyamatok egyszerűsítése,
- A vezetés egyszerűsítése.

A központi végrehajtó szervezeteknél az átalakítás döntően az ellátó központokat érinti.

A VFIB döntése alapján a meglévő három ellátó központból a szervezetek és szervezeti elemek további koncentrálásával két ellátó központ alakul meg.

Az MH Harcanyag Ellátó Központ bázisán jön létre az ***MH Veszélyes Anyagellátó Központ***. A jelenlegi lőszer és robbanóanyag raktárak anyagai átcsoportosításával, a tárolt inkurrencia kivonásával összesen három területi lőszerraktár tartozik alárendeltségébe. Ezek együttes tároló kapacitása elégséges az MH központi készletébe tartozó hadi lőszer tárolására, a tárolással összefüggő feladatok ellátására. A Veszélyes Anyagellátó Központba épül be a ***hetényegyházai*** üzemanyag-raktár is. Az üzemanyag-raktárban a különleges zsírok, olajok, kenőanyagok, üzemanyag technikai eszközök és a fagyálló készlet központi hányadának tárolása, kezelése valósul meg.

A további hadfelszerelés központi hányadának tárolása két alternatívában tervezhető.

Első változatban a honvédelmi vezetés biztosít elegendő forrást a központi bázis létrehozására és így egy telephelyre lehet összevonni minden eszközt és anyagot. ***Amennyiben nem,*** úgy átmenetileg megalakul az ***MH Logisztikai Ellátó Központ***, amely összesen mintegy 5 különböző telephelyen, Budapesten 3 és vidéken két objektumban végzi feladatát. (***2., 3. sz. ábra***).

A két ellátó központos rendszer kialakítása nagy erőfeszítést jelent az MH ÖLTP szervezetei, valamint a jelenlegi ellátó központok számára, hiszen ki kell alakítani az új struktúrát, meg kell tervezni az anyagok átcsoportosításának rendjét (benne a feleslegek leválogatását), végre kell hajtani az átcsoportosítást és közben biztosítani kell a csapatok folyamatos ellátását. Vezetni kell a központi nyilvántartást, a csapatok elszámoltatását, és végül, de nem utolsósorban ki kell dolgozni a vezetés rendjét.

Ez a feladatsor az MH Veszélyes Anyagellátó Központnál viszonylag egyszerű.

A szükséges anyag átcsoportosításokat, a csapatok feleslegei bevonását, a lőszerraktárak között az átalakításig be kell fejezni annak érdekében, hogy a parancsnokság erre a kiemelt feladatra tudjon koncentrálni és azt teljes figyelemmel legyen képes irányítani.

A vezető szerveinél ki kell alakítani az üzemanyag ellátást tervező részleget, és át kell venni a központi üzemanyag-raktárat.

Az átalakítás után a Veszélyes Anyagellátó Központ három szakághoz tartozó ellátási felelősséggel bír. Szakmai irányítása nem tartozhat sem a Haditechnikai, sem a Hadtáp Főnökséghez, azt az MH ÖLTP parancsnokhoz szükséges utalni.

A szakmai vezetésnél újra szabályozni szükséges az MH szintű szolgálatok jog- és hatáskörét, vagyis azt, hogy milyen módon adnak intézkedést a szakanyagok mozgatására.

Az MH Logisztikai Ellátó Központ létrehozása több lépcsőben valósulhat meg.

Első ütemben a meglévő központok vezetésével el kell végezni a szükséges anyag átcsoportosításokat, megszüntetésre tervezett területi raktárak felszámolását, az új szervezet struktúrájának, működési rendjének kialakítását. A vezető szervek összevonását, egyes szervezeti elemek átköltöztetését, csak azután célszerű megvalósítani, ha az anyagmozgatók befejeződtek.

A Logisztikai Ellátó Központ szakmai vezetésére ugyanaz jellemző, mint azt a veszélyes anyagnál tárgyaltuk, azzal a különbséggel, hogy valamennyi MH szintű szolgálati ág nomenklatúrájába tartozó anyag megtalálható a kezelésében.

Az összevont ellátó központok szakmai vezetése tehát bonyolultabbá válik, ezért szükséges olyan szabályozók kialakítása, amely nem növeli a bürokráciát és nem válhat gátjává az ellátás rugalmasságának, a szakági felelősség nem tűnhet el.

Az ellátó központok összevonásának várható eredményei:

- Széttagolt raktárhálózat további koncentrálnása,
- Fenntartási és működési költségek csökkenése,
- Informatikai rendszerek hatékony kihasználása,

- Megbízható őrzés –védelmi rendszer megvalósítása,
- Törzskari és adminisztratív létszám megtakarítása,
- Vezetés egyszerűsítése.
- Egységakomány összeállítás feltételeinek létrehozása,
- Az átalakítás jelentős létszámcsökkentést eredményezhet.

Az MH ÖLTP alárendeltjei közül ki kell emelni az MH Támogató Ezredet és az MH Katonai Közlekedési Központot.

A **Támogató Ezred**, amely a HM-HVK I-IV. objektumok kiszolgálását, a HM ZMNE Üllői úti kompusza üzemeltetését végzi és a saját, valamint az Irinyi laktanya működtetéséért felelős „M” szervezetű szállító zászlóaljja megszűnik. (Ez a zászlóalj jelentette minősített időszakban az MH ÖLTP parancsnoknak az anyagi manőverek végrehajtásának feltételei egy részét).

Az ezrednél további változást eredményez a HM I-IV. objektumok étkezdéi *szolgáltatásba* történő kiadása.

Az **MH Katonai Közlekedési Központ** teljes „M” szervezete törésre kerül. Ezzel megszűnik egy szállító zászlóalj, egy rakodó és szállítmánykísérő és egy közúti komendáns zászlóalj.

A központi tagozatban ezzel a szállító kapacitás megszűnik és csak a nemzetgazdasági eszközök állnak rendelkezésre, míg forgalomszabályozás, szállítmánykísérés a BM erőivel valósítható meg.

Mindezek tükrében felül kell vizsgálni a kiszállítás fogalmát és alternatív megoldásként a csapatok ellátására a **szárazföldi logisztikai ezred szállítózászlóaljának** feladatrendszerét kell ismételtén átgondolni, bevonva az egytagozatos ellátási rendszerbe. Ezzel működhet a központ – csapat ellátás elve.

Az MH ÖLTP többi alárendeltjei átalakítására, azok csapatokra gyakorolt kisebb hatása miatt nem térünk ki. Munkánk során a logisztikai rendszer átalakítására fókuszáltunk, így a támogató szervezeteket nem érintjük.

2. Haderónemi szinten:

a) *Logisztikai Főnökség átalakításának szempontjai:*

- Egységes struktúra központtól csapatig a haderónemi és fegyvernemi sajátosság figyelembevételével;
- Logisztikai Műveleti Központok megszüntetése, logisztikai beosztások beépítése a törzs log. főnökségébe;
- Anyagnem felelősi rendszer megjelenítése a haderónemi és csapat tagozatban;
- Szakmai előljárói jogkör érvényesítése;
- A logisztikai alegységek a logisztikai főnök szakmai alárendeltségébe kerülnek.

Az MH ÖLTP struktúráját leképezve a haderónemeknél a következő funkcionális elemeket indokolt megalakítani:

- **Tervező és Támogató Főnökség**, a logisztikai hadműveleti tervezéshez, doktrínális feladatokhoz, valamint ide lehet beépíteni a légierő meteorológus főtiszti beosztást, mérésügyi szolgálatot.
- **Haditechnikai Főnökség**, a haditechnikai ágazathoz tartozó szolgálatokat magába foglalva. Ebbe a blokkba kell megjeleníteni a kiképzés-technikai, térképész anyagi beosztásnak is.
- **Hadtáp Főnökség** az MH ÖLTP szolgálatait integrálva, tehát a ruházat, élelmezés és üzemanyag kiegészül a humán anyagi, térképészeti és elhelyezési beosztásokkal.
- **Közlekedési Szolgálat**, amely a haderónemi közlekedési mozgáskoordináció funkciót látja el.
- **A légierő Logisztikai Főnöksége** kiegészül a **Repülő Műszaki Szolgálattal**, ami a fegyvernemi követelmények alapján kerül az állománytáblába. (4. sz. ábra.)

A felsorolt szervezeti elemek kapcsolódási pontot jelentenek az MH ÖLTP szerveivel, mint hadászati szintű irányító szervezettel, egyben illeszkednek a haderónemek alárendeltségébe tartozó dandár, ezred, önálló

zászlóalj logisztikai főnökségek struktúrájához is. Ez a szervezeti kialakítás teszi lehetővé a horizontálisan megvalósuló szakmai vezetést.

A haderőnemek logisztikai főnökségeit tehát úgy szükséges felépíteni, hogy abban valamennyi szolgálat képviseltetve legyen, hiszen ez az egyik feltétele a logisztikai támogatás megtervezése, megszervezése és a végrehajtás szakszerű irányításának.

b) Haderőnemi végrehajtó logisztikai szervezetek:

- Logisztikai alegységek tárolt készletei 7 nap (5 + 2) ezred, dandár tagozatban;
- Javító erők koncentrációja a logisztikai zászlóaljhoz;
- Készletek mobilizálásának létrehozása;
- Zászlóaljak logisztikai autonómiájának megteremtése alkalmazás esetén;
- Az ellátandókkal arányos feltöltés;
- 64. Logisztikai ezrednél:
 - Nemzeti Támogató Z. megszervezése;
 - Szállító z. a szárazföldi erők érdekében;
 - Javító szd. a szárazföldi technika javítására;
 - Közlekedés koordinációs alegység megalakítása.
- Légierőnél a feljárnlott erők után nemzeti támogató képesség megteremtése (speciális anyagok vonatkozásában).

A szárazföldi erők haderőnemi logisztikai támogatására a **64. Boco-nádi Szabó József Logisztikai Ezred** megmarad a hadrendben. Az ezred képességei négy markáns területre koncentrálnak. Ezek a Nemzeti Támogatás szállítás, mozgáskoordináció és javítás végrehajtására szerveződnek. Összetételéből, felépítéséből következően feladatrendszere a nemzeti támogatás irányába mozdul el. (**5. sz. ábra**).

A Nemzeti Támogató Zászlóalj a külhoni területen feladatot végrehajtó magyar erők utánszállítását hajtja végre. Az ezrednél a feljárnlott erők után meg kell alakítani a 23 napos készletet és így a **Szárazföldi Pa-**

rancsnokság teljes autonómiával rendelkezik a külhoni területen feladatot végrehajtó erői logisztikai ellátásához.

A zászlóalj alkalmassá lehet tenni arra a feladatra, ha a magyar erők után külhoni komponensként kerül alkalmazásra. Ebben az esetben főként a kitelepülő törzset szükséges adminisztratív (tolmács, szerződés-kötő, összekötő) állománnyal megerősíteni.

A zászlóalj külhoni települési körletéig az utánszállítás légi úton történhet, hiszen ez a fajta alkalmazás csak nagy távolságú utánszállítás esetén merülhet fel.

Ebben az esetben a szállítózászlóalj a repülőtéri berakásig mozgatja az utánpótlásra szánt ellátmányt. A külhoni fogadó repülőtérrel a NTE bázisára, majd onnan a feladatot végrehajtó erőkig tartó utánpótlás a NTE felelősségi körébe tartozik.

A szállítózászlóalj alkalmazása, feladatai közé indokoltnak tartjuk felvenni a központ – csapat ellátás fenntartása érdekében az ellátó központokból történő vételezést és csapatokhoz való kiszállítást.

A központi tagozatnál megállapítottuk, hogy a központ szállító erővel nem rendelkezik, ezért tömeges kiszállításra nem képes. Előre le kell szögezni, hogy a dandárok a részükre előírt 7 napos készletet mobilizálni tudják, tehát csak a szállítózászlóalj lehet az összekötő kapocs a központ és csapat között. Sem béke, sem minősített időszakban nem kizárt a polgári szállító erő igénybevétele, rendelkezésre álló katonai erőforrás mellett. A békeidőszaki csapat utánpótlások és csapatok közötti anyag, eszköz átcsoportosítások döntő része a szállítózászlóalj erőivel végrehajthatók.

A zászlóalj igénybevétele szoros együttműködést követel az MH ÖLTP és a Szárazföldi Parancsnokság között. Ez a Logisztikai Ezred alkalmazási elvei a haderőnemi, valamint a logisztikai doktrína értelemszerű átdolgozásával megvalósítható.

Nagyon fontos eleme a **Logisztikai Ezrednek** a mozgáskoordinációs alegység. A szervezet döntően mozgás-szállítás tervezést, valamint katonai oszlopok kíséretét, felvezetését hajthatja végre. Területi vagy útvonal berendezésre nem alkalmas, de az MH erői tervezett alkalmazásához erre nincs is szükség.

A szárazföldi erők megerősítésére kerül szervezésre a Logisztikai Ezrednél egy **javítószázad**.

A századnak rendelkeznie kell azzal a képességgel, hogy mobil erőket működtessen az egyszerű kalibrálási feladatokra, bevizsgálásokra, ellenőrzésekre és legyen képes részegység cserés, fődarab cserés javításokra. Technikai felszerelésénél, állománya összeállításánál ezen követelmény kielégítését kell szem előtt tartani. Nincs sok értelme a század megszervezésének, ha csak a dandárok javító erői dublázására alkalmas. Speciális, a dandároknál nem végrehajtható funkciókra kell szakosodnia, így lehet feladatait valódi tartalommal megtölteni. Mindenképpen indokolt, hogy legyen egy technikai kiszolgáló lépcső a dandárok és a nemzetgazdaság között.

A légierő alárendeltségébe a veszprémi helyőrség támogatására, a légierő felajánlott erői nemzeti támogatása tervezésére és megszervezésére alakul a **Logisztikai és Támogató Zászlóalj**. (6. sz. ábra.)

A zászlóalj 3 századból, a logisztikai századból, a NT századból, a törzs támogató századból épülhet fel.

A Logisztikai századba szervezett alegységek ellátó szakasza az élelmezés szolgáltatásba történő kihelyezése után megszüntethető. A javító és szállítószakaszok a helyőrségi és a **Légierő Parancsnokság** alárendeltjei részére szükséges megerősítő és utánpótló feladatokat hajtják végre.

A Nemzeti támogató század összeállítása speciális abban a vonatkozásban, hogy a zászlóalj szervezetébe csak akkor kerül, ha külföldi feladatot kap. Békeidőszakban a NT század állománya azon katonai szervezetek részét képezik, amelyek a felajánlott erőket képviselik. Ennek megfelelően a szállítóraj a Lérek.dd., az ellátóraj a Lérek.dd. a MISTRÁL alegység érdekében, az üzemanyag-szállító raj a repülőgépek érdekében, míg a vegyes-javító-szakasz a helikopterek érdekében hajtja végre béke és felajánlott erők alkalmazása esetén szükséges feladatait.

A Törzstámogató század kizárólagosan a helyőrségi feladatokra szervezett zenekart, az Egészségügyi Központot és a Helyőrség Komendáns Hivatal intézményét foglalja magába.

Előnye a zászlóalj hadrendbe állításának az, hogy a légierő nemzeti támogatási feladatai tervezése, szervezése és a végrehajtás irányítása egyszerűsödik. A zászlóalj magába integrálja mindazon helyőrségi érdekű

szervezeteket és ezzel együtt azok feladatrendszerét, amelyek más katonai szervezethez nem utalhatók. Mentesi a **Légtérelenőrző Ezredet** mindazon követelményektől, amelyek az ezred felelősségi körén és alaprendeltetésén kívül esnek.

Megteremti a légierő felajánlott erői számára a NT egységes tervezését, szervezését azzal, hogy a NT század békében egy műveletbiztosító rajt működtet és ezzel létrehozza a feladat végrehajtásának felelős szervezetét.

3. Dandár, Ezred tagozatban

a) A logisztikai főnökségeket a műveleti központok állományának átvételével lehet kialakítani azzal a szervezeti struktúrával, amely az MH ÖLTP és az előzőekben tárgyalt haderőnemi logisztikai főnökségek felépítésének felel meg. A csapattagozatú logisztikai főnökségek is magukon kell viseljék a fegyvernemi sajátosságokat, de ez nem tér el az általános elvként elfogadott szervezeti modelltől. *A dandár, ezred Logisztikai Főnökség, a Tervező és Támogató Főnökség, a Haditechnikai Főnökség és a Hadtáp Főnökség szervezeti elemeket foglalja magába. (7. sz. ábra).*

A fenti funkciókra szakosodott főnökségek a logisztikai szolgálati ágakat integrálva végpontját jelentik a logisztikai támogatás szakmai irányításnak. Ezen keresztül valósul meg a logisztikai támogatás szakmai irányítása, amely kiegészül a logisztikai főnökségek szakmai irányítása alá tartozó végrehajtó tagozatra.

Az egységes szakmai struktúra megteremtése érdekében dandár, ezred logisztikai főnökségébe kell beépíteni azokat a beosztásokat, amelyek az anyagi ellátáshoz tartoznak és ma még nem részei a csapattagozatú logisztikai szervezeteknek. Ilyenek a *kiképzés-technikai és a térképész* beosztások.

b) Csapattagozatban a logisztikai támogatás végrehajtó szervezete a logisztikai zászlóalj. A zászlóalj felépítése nem tér el a korábban megszokott sémától, javító, ellátó-századokat, illetve az alegységek vezetéséhez szükséges vezetésbiztosító elemeket tartalmaz. *(8. sz. ábra).*

A készletek vonatkozásában a dandár 7 napos készlettel rendelkezik, tehát a logisztikai zászlóalj mobilizálni képes a dandár erői után számvetett kettő napi ellátmányt.

A javítószázad alkalmazásánál abból kell kiindulnunk, hogy a technikai eszközök modernizálását (lecserélését) követően a szakszerű bevizsgálás, beszabályozás, kisjavítás, valamint az alkatrészcsere javítás kerülhet előtérbe.

A javítóalegységek munkaidő kapacitásai pontosan számvethetők, a technikai kiszolgálások, ellenőrzések pontosan tervezhetőek. Erre garanciát a kiképzési időszak részletes terve, annak fegyvelmezett végrehajtása adhat. Nem zavarják a szakmai munkát azok az általános katonai feladatok (pld. az őrszolgálat, konyhai kisegítő munka, stb.), amelyek előzetesen soha sem voltak tervezhetőek.

Az új eszközök beszerzésével újra kell gondolni a technikai kiszolgálás rendszerét, azok egymásra épülését, összhangban a gyártó által meghatározott követelményekkel. A fő hangsúlyt zászlóalj tagozatban a karbantartás, az előírt ellenőrzések végrehajtása jelentheti, míg dandár javítószázada a kisjavításokon túl az alkatrészcsere javítások, beszabályozások végrehajtására hivatott.

A technikai kiszolgálás rendszerének részévé kell tenni a HM Rt-k-nél és a civil szférában elvégzendő szervizelést, javítást.

Külön ki kell térni a megosztott elhelyezésből fakadó logisztikai támogatás kérdéskörére. A hadrendben maradó dandárok több helyőrségben diszlokálnak, ezért szükséges megvizsgálni, hogy miként alakulhat a logisztikai irányító és végrehajtó szervezetek felépítése, megosztása.

Általános elvként le kell szögezni, hogy a **logisztikai főnökség** nem lehet megosztva, az a parancsnoksággal egy egységet képez és hajtja végre tervező, irányító, szervező tevékenységét a dandár teljes állományára.

A végrehajtó alegységeket két szempont alapján lehet megszervezni.

Az egyik, hogy legyen képes az adott helyőrségben elhelyezett erők támogatására, figyelembe véve a laktanya ellátásban részt vevő más erők logisztikáját is. Ez azt jelenti, hogy a több katonai szervezetet befogadó laktanyáknál az erők koncentráálásával laktanya szintű logisztikai támogató szervezetek megszervezése szükséges, amelyekben az ott diszlokáló alegységek speciális ellátási és főként technikai kiszolgálási igényei is megvalósulnak.

Mindez az alábbi rendező elvek alapján valósulhat meg:

- Helyőrségellátó logisztikai alegységek kialakításának elvei:
 - nómenklatúra felülvizsgálata, megfelelő rendfokozat beállítása;
 - helyőrségi szervezetek logisztikai létszámának koncentrálása; át-alárendelések laktanyaparancsnoknak az egységes ellátás érdekében;
 - egységes logisztikai rendszer;
 - haditechnikai kiszolgálás;
 - anyagellátás;
 - közlekedés szállítás;
 - egységes laktanya gazdálkodás;
 - laktanya szintű szolgálati rend megszervezés.
- **Modul rendszerű szervezetek kialakítása:**
 - egységes KFR tervezés az autonómia fenntartásával,
 - integrált ellátási rend központi szabályozása.
- Helyőrség támogató elemek integrálása a logisztikai rendszerbe:

4.) Zászlóalj tagozatban:

a) Az önálló zászlóalj logisztikai főnöksége három fő területre tagolható, ezért itt a tervező támogató, a haditechnikai és a hadtáp feladatok lefedésére alakulnak szervezeti elemek. A főnökség összetétele és állománya a fegyvernemi sajátosságokon túl függ attól, hogy az adott katonai szervezet utalt rendben vagy önálló elhelyezésben működik. **(9. sz. ábra).**

Az önálló zászlóalj logisztikai százada a javítószakaszból és ellátószállító-szakaszból épül fel. A logisztikai század kialakításánál is figyelembe kell venni, hogy önálló elhelyezésben vagy más katonai szervezethez van utalva az adott zászlóalj. **(10. sz. ábra).**

b) A kötelékben működő zászlóalj logisztikai támogatása tervezését a zászlóalj törzsbe szervezett S-4 blokk végzi. A logisztikai támogatás végrehajtására Logisztikai és támogató század van szervezve. A

század tehát nem tisztán logisztikai feladatokat végez, hanem a zászlóalj érdekű vezetésbiztosító, támogató feladatokat is ellátja. Logisztikai képességeivel meg kell valósítani a zászlóalj technikai kiszolgálásában a beszabályozás, technikai kiszolgálás, mentés-vontatás feladatrendszer, míg az ellátó-szállító-szakaszával képesnek kell lenni a zászlóalj 5 napi anyagi készletei mobilizálására, az állomány ellátására. Ezen követelmények teljesítésével valósulhat meg a zászlóalj önellátása, illetve önálló alkalmazási feltétele. *(11. sz. ábra).*

A felajánlott zászlóalj bármilyen feladatra történő kirendelése alkalmával csak a saját szervezetszerű erőkkel vonulnak el. A további javító ellátó, támogatást nem a zászlóalj megerősítésével, hanem a nemzeti támogató elem zászlóalj érdekében való működtetésével szükséges megvalósítani. Ennek érdekében indokolt a 64. Boconádi Szabó József Logisztikai Ezrednél a felajánlott erők után 23 napos készlet megalakítása.

5.) Repülő csapatok logisztikai támogatása

A légierő logisztikai alegységei szervezeti felépítése követi a szárazföldi erőknél megfogalmazott elveket. Eltérés a fegyvernemi sajátosságokból adódik. Külön szervezatként alakul meg a Repülő műszaki zászlóalj. A zászlóalj az adott repülőtéren állomásozó repülőeszközök javítását, üzemeltetését és üzemben tartását hajtja végre. Rendelkeznie kell azzal a szervezeti elemmel (keresztkiszolgáló képesség), amely a repülőtérré érkező más országok légi járművei kiszolgálását hajtják végre. Ez utóbbi szervezet beletartozik a Befogadó Nemzeti Támogatás rendszerébe.

6.) A logisztikai vezetés rendje

A Magyar Honvédségben a logisztikai biztosítás vezetése a *parancsnoki szolgálati, valamint a szakmai irányítás* együttes rendszerében valósul meg.

a) A szolgálati vezetési rend:

Az MH Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsnokság, mint az MH logisztikai támogatásának felsőszintű tervező, szervező és irányító szervezete a HM HVKF közvetlen szolgálati alárendeltségében hajtja végre feladatait.

Az MH ÖLTP parancsnoka a parancsnoksági szervek közül közvetlenül vezeti az MH Haditechnikai főnökséget, az MH Hadtáp főnökséget, az MH Közlekedési szolgálatfőnökséget, az MH Gazdasági főnökséget.

A parancsnoksági szervek vezetése, valamint a szolgálati alárendelt katonai szervezetek irányítása területén előjárói jogkörét - az át nem ruházható területek kivételével - átadja első helyettesének, a parancsnok helyettesnek, az MH haditechnikai főnöknek, az MH ellátási főnöknek és az MH közlekedési szolgálatfőnöknek. (12. sz. ábra).

b.) A parancsnoksági szervezeti elemek közül:

A parancsnok első helyettes (továbbiakban: pk. első h.) szakmailag irányítja a Kodifikációs alosztály, a Logisztikai gazdasági és információs alosztály, valamint a Logisztika elemző és koordinációs osztályt.

A parancsnok helyettes szakmailag irányítja a Támogató osztály, valamint az MH Létesítmény főnökség tevékenységét.

A törzsfőnök (pk. h.) - továbbiakban tőf. (pk. h.) - szakmailag irányítja a törzset (benne a Személyügyi főnökség, a Hadművelési és kiképzési főnökség, a Logisztikai főnökség, az Egészségügyi főnökség, a Híradó és informatikai főnökség illetve a Titokvédelmi és ügyviteli alosztályt tevékenységét.

Az MH haditechnikai főnök szakmailag irányítja az MH Haditechnikai főnökség tevékenységét.

Az MH hadtáp főnök szakmailag irányítja az MH Hadtáp főnökség tevékenységét.

Az MH közlekedési szolgálatfőnök szakmailag irányítja az MH Közlekedési szolgálatfőnökség tevékenységét.

c.) A szolgálati alárendelt szervezetek közül:

Az MH ÖLTTP parancsnok a szolgálati alárendeltek közül közvetlenül irányítja az MH Támogató Ezredet.

A parancsnok helyettes szakmailag irányítja az MH Központi Anyagraktár és Javító Üzemet, az MH Szabályzatkiadó Intézetet és Központi Nyomdát, az MH Meteorológiai Szolgálatot, valamint az MH Térképész Szolgálatot, az MH 1. Honvéd Tűzszerész és Hadihajós Ezredet és az MH 40. Galga Vezetésbiztosító Ezredet.

Az MH haditechnikai főnök szakmailag irányítja az MH Légijármű Javító Üzemet.

Az MH közlekedési szolgálatfőnök szakmailag irányítja az MH Katonai Közlekedési Központot.

d.) Szakmai vezetési rend:

A Honvédelmi Minisztérium logisztikai tevékenységének (ezen belül a Magyar Honvédség logisztikai támogatásának) szakirányítása a HM közigazgatási államtitkár hatáskörébe tartozik. Szakirányító tevékenységet a HM védelemgazdasági helyettes államtitkár – az irányítása alá tartozó HM szerveken, hivatalokon és háttérintézményeken keresztül - gyakorolja.

A Magyar Honvédségben a logisztikai biztosítás vezetése a parancsnoki szolgálati, valamint a szakmai irányítás együttes rendszerében valósul meg.

Az MH ÖLTP a tervezési, forráselosztási, szabályozási és - az ellátó központok útján megvalósuló - közvetlen támogatási szerepét a szervezetebe tartozó anyagnemfelelős szolgálati ágak tevékenysége révén tölti be.

A haderőnemi logisztikai irányító szervek az MH ÖLTP szakmai irányítása mellett hajtják végre tervezési koordinációs, összesítési, gazdálkodás felügyeleti feladataikat. Tevékenységük döntően a haderőnemi szintű logisztikai gazdálkodás összefogására, a szabályozások betartására, a haderőnemi vezetés által priorizált igények tervezésének végrehajtására irányul.

Végrehajtói-, intézményi szintű vezetők, a gazdálkodó szervezet logisztikai vezetőjén keresztül gyakorolt jogkörükben a haderőnemi logisztikai irányító szervek szakmai irányítása mellett hajtják végre tervezési, összesítési, gazdálkodási feladataikat. Tevékenységük döntően a csapat-, intézményi gazdálkodás összefogására, a szabályozások betartására, az igények tervezésére és kielégítésére irányul.

Tanulmányunkban a teljesség igénye nélkül próbáltuk felvázolni a haderő átalakítás jelen szakaszában rendelkezésre álló információk figyelembevételével a logisztikai rendszer átalakításának egy változatát.

A feldolgozás folyamán figyelembe vettük a NATO előírásoknak való megfelelést, a Magyar Honvédség sajátosságai és szakmai hagyományai meghagyásával. Törekedtünk arra, hogy a bonyolult logisztikai

rendszer vezetése ne sértse a szolgálati előjárói jogkört, de minden esetben érvényesüljenek a szakmai követelmények, biztosítsa a szakmai hierarchia szerinti vezetést.

Tanulmányunkat ajánljuk a logisztikával foglalkozó szakembereknek, mint vitaanyagot a további modernizáció és a lehetséges fejlesztés továbbgondolása érdekében.

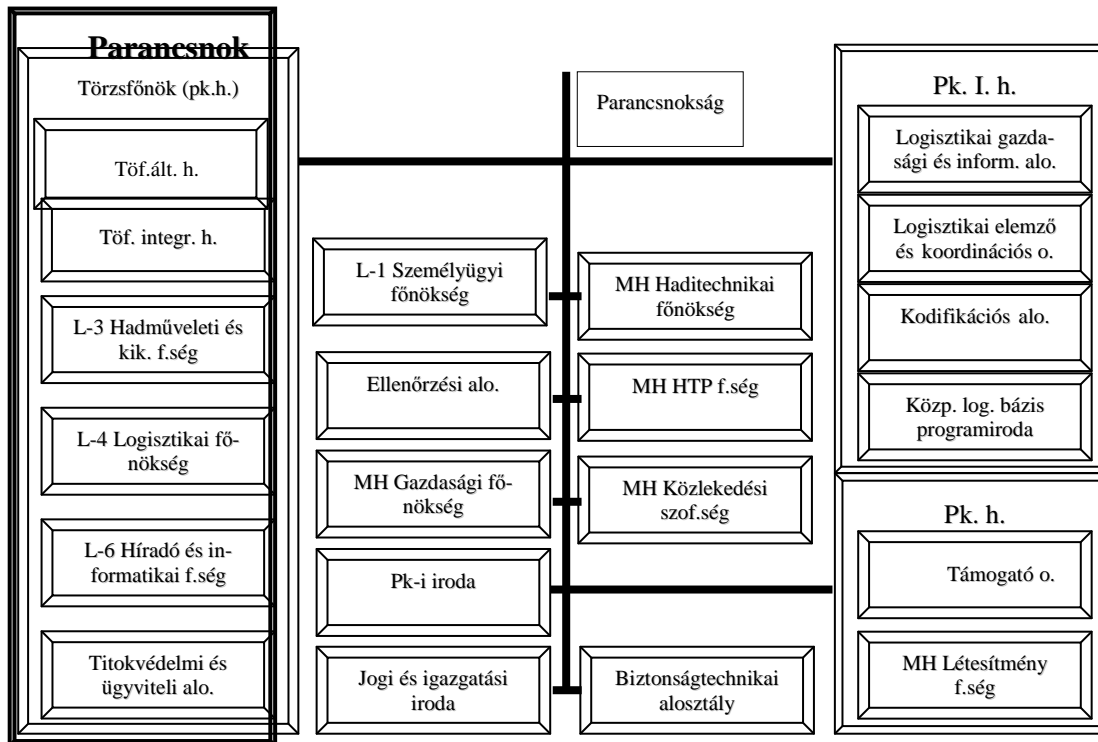
Az írásos anyag megértése érdekében készítettük el a mellékelt vázlatokat.

Felhasznált irodalom:

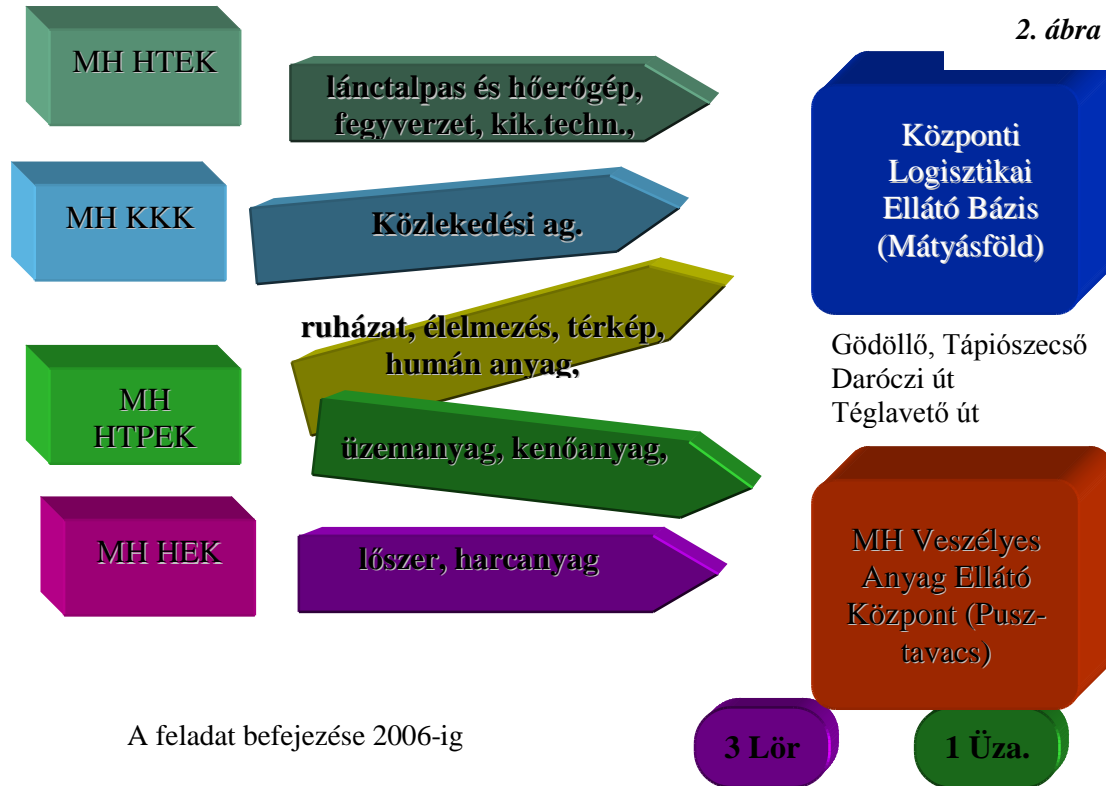
1. Logisztikai Doktrína.
2. MC 317.
3. Hadtudományi Lexikon.
4. A VFIB döntésekről megjelent dokumentumok.
5. NATO követelmények

Az MH ÖLTP szervezeti felépítése

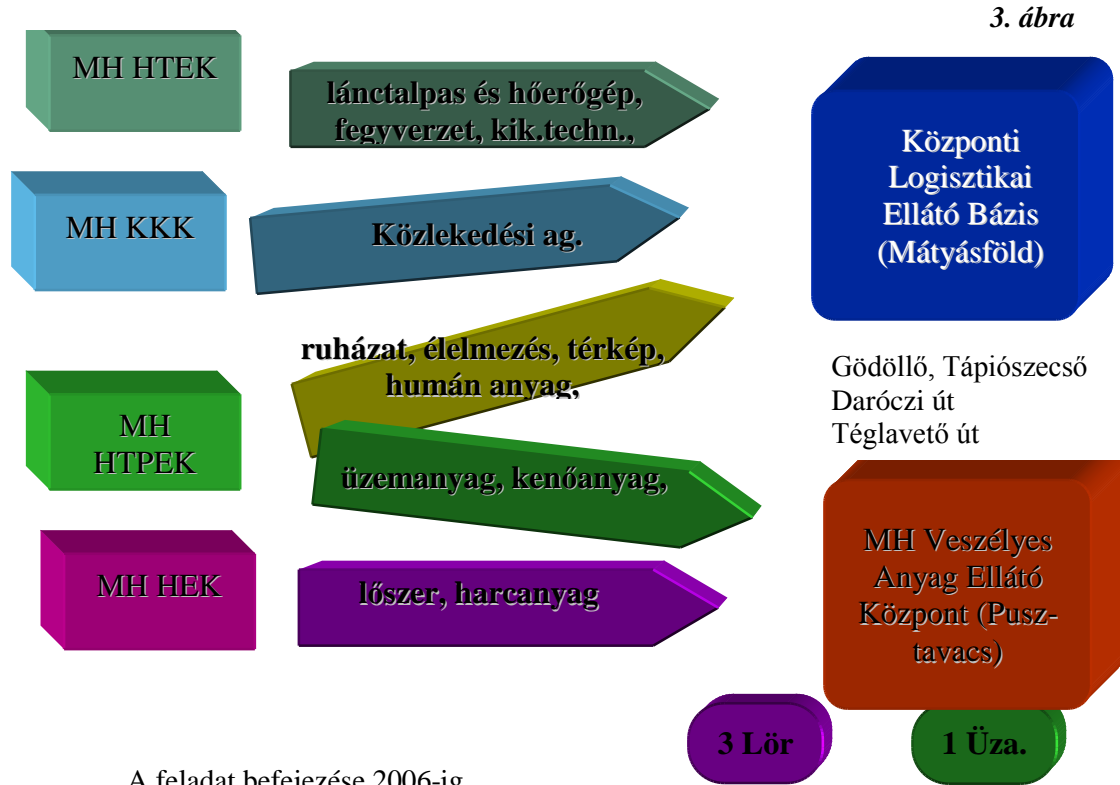
I. sz. ábra



Az ellátó központok átalakítása „A” változat VFIB elgondolás alapján

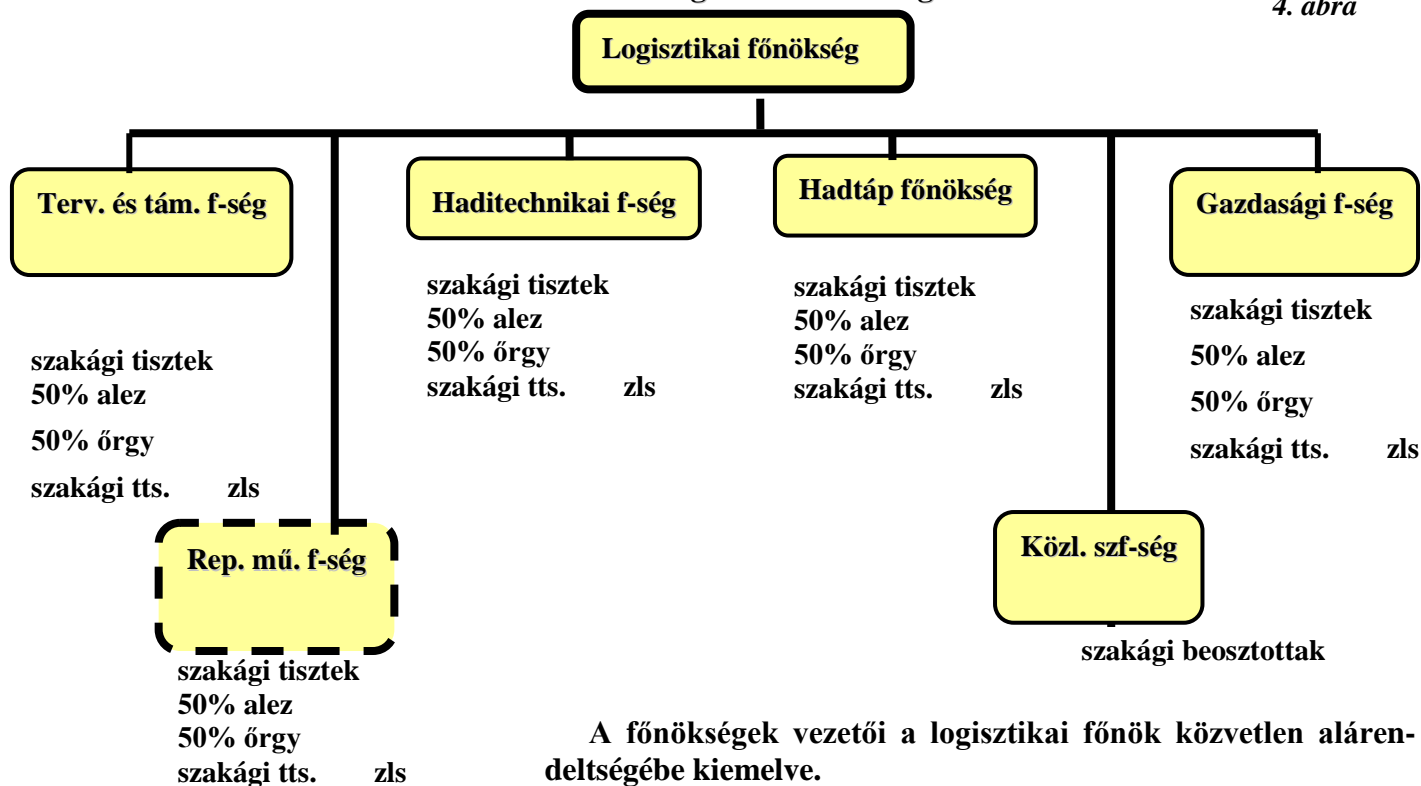


Az ellátó központok átalakítása „B” változat KLB megvalósítása esetén



Haderónemi Parancsnokság
Logisztikai főnöksége

4. ábra

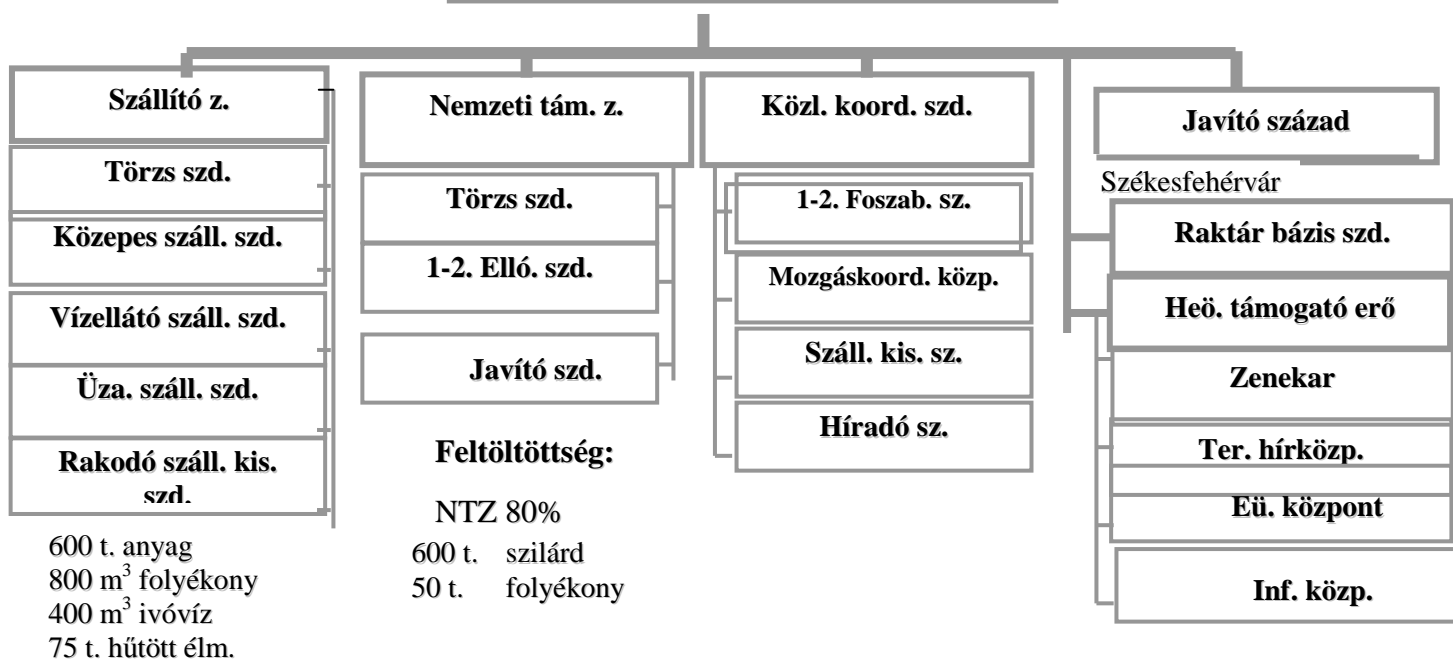


A főnökségek vezetői a logisztikai főnök közvetlen alárendeltségébe kiemelve.

Logisztikai Ezred

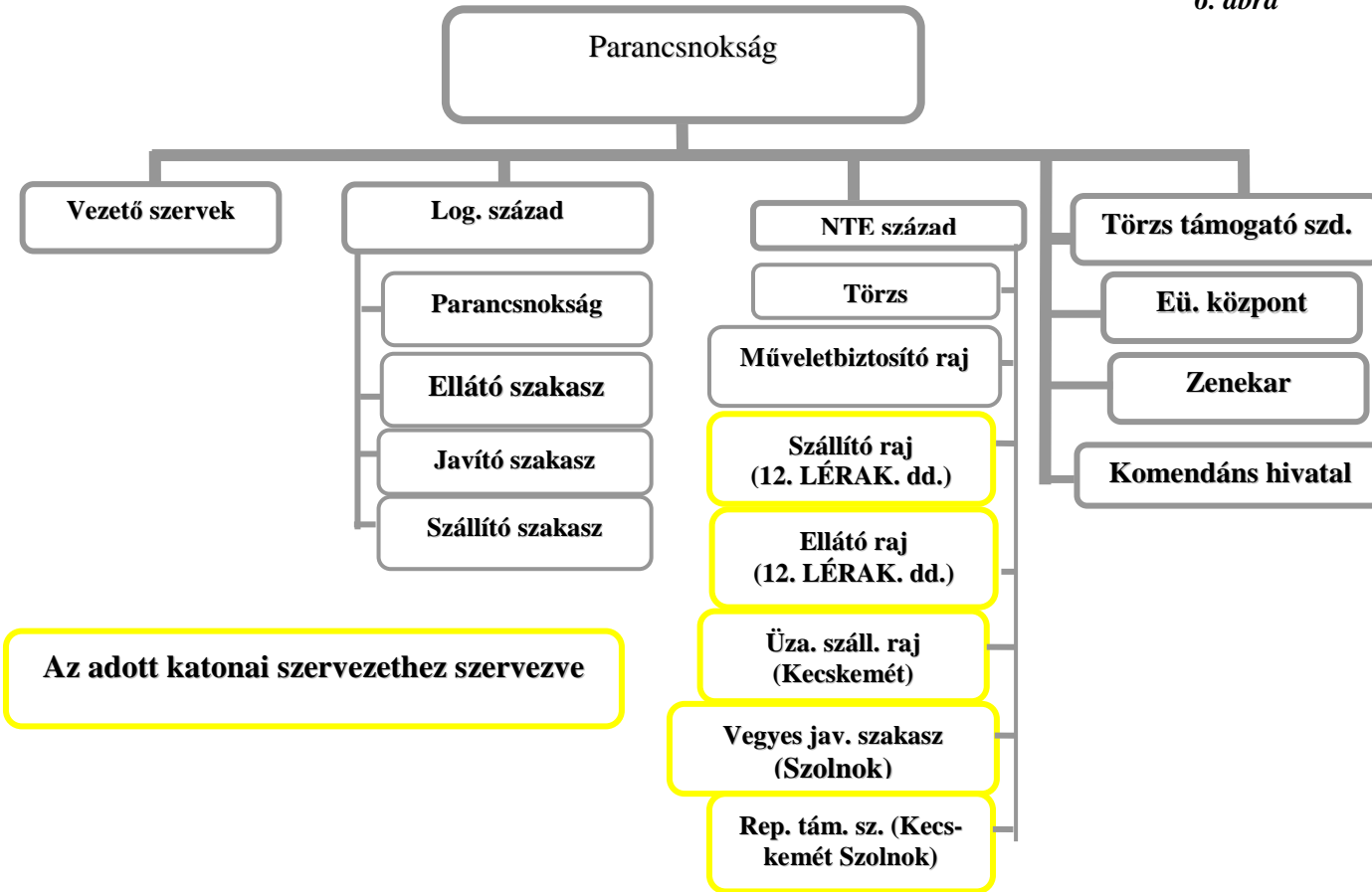
5. ábra

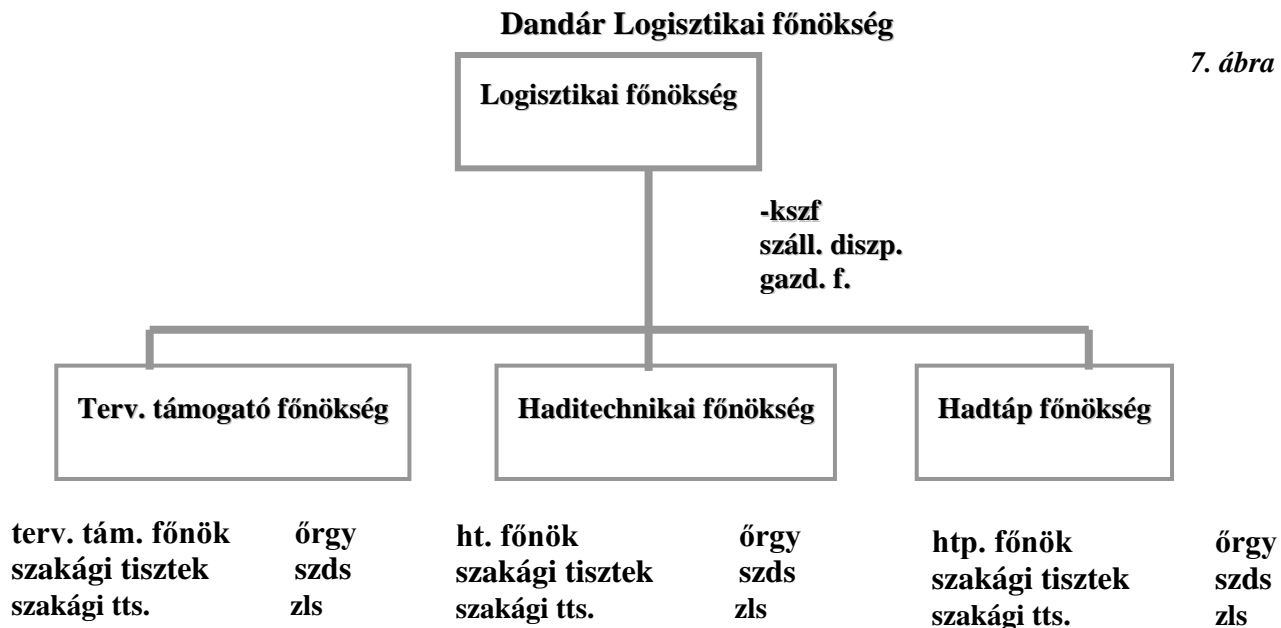
Parancsnokság



Logisztikai és támogató zászlóalj (Veszprém)

6. ábra





7. ábra

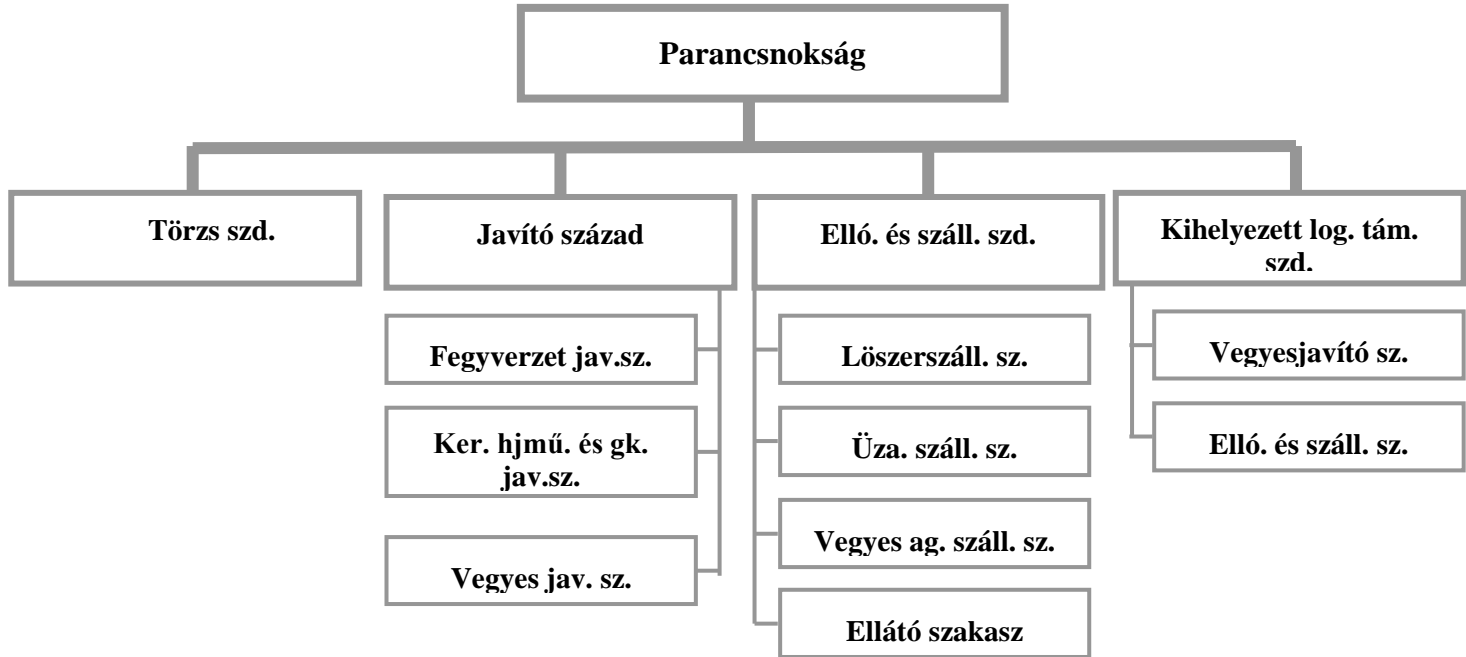
A létszámok a dandár ellátási követelményeinek megfelelően kialakítva.

A beosztások a fegyvernemi sajátosságok alapján változnak.

Több helyőrségben diszlokáló dandár logisztikai főnöksége nincs megosztva.

Dandár Logisztikai zászlóalj

8. ábra

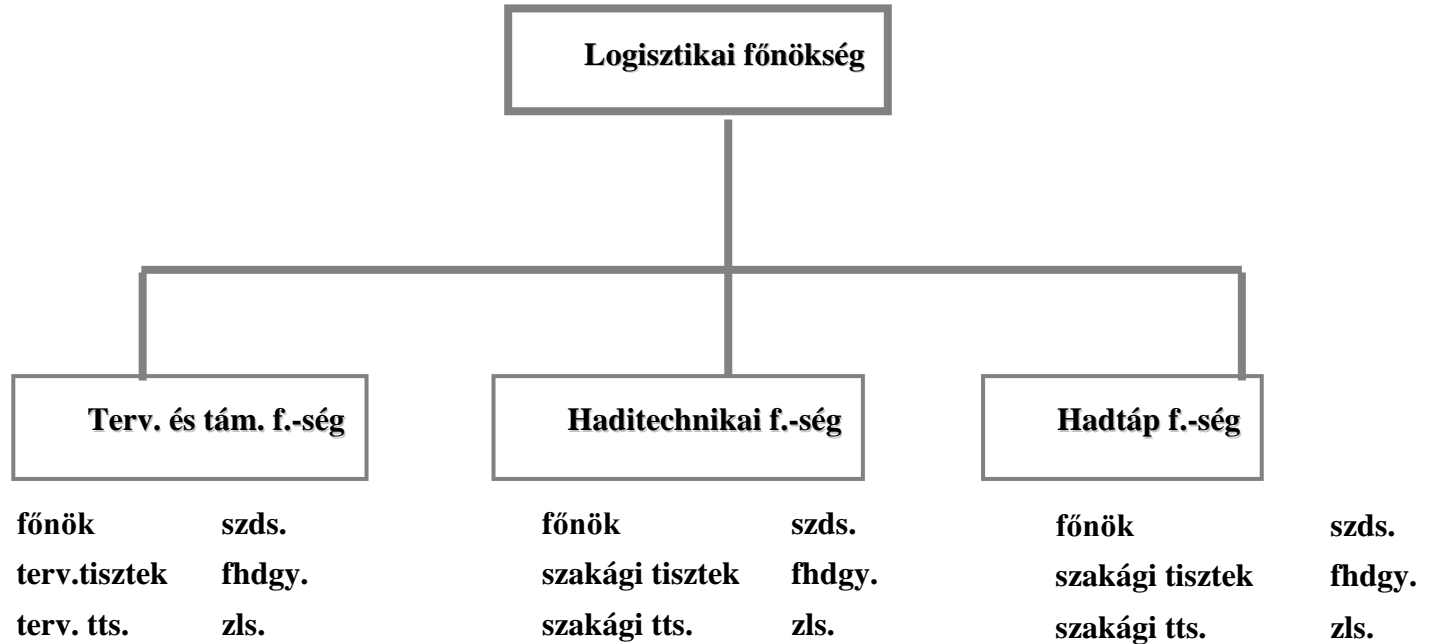


A zászlóalj feltöltöttsége azonos az ellátandó szervezet feltöltöttségével.

(MC 317/IF)

**Önálló zászlóalj
Logisztikai főnökség**

9. ábra



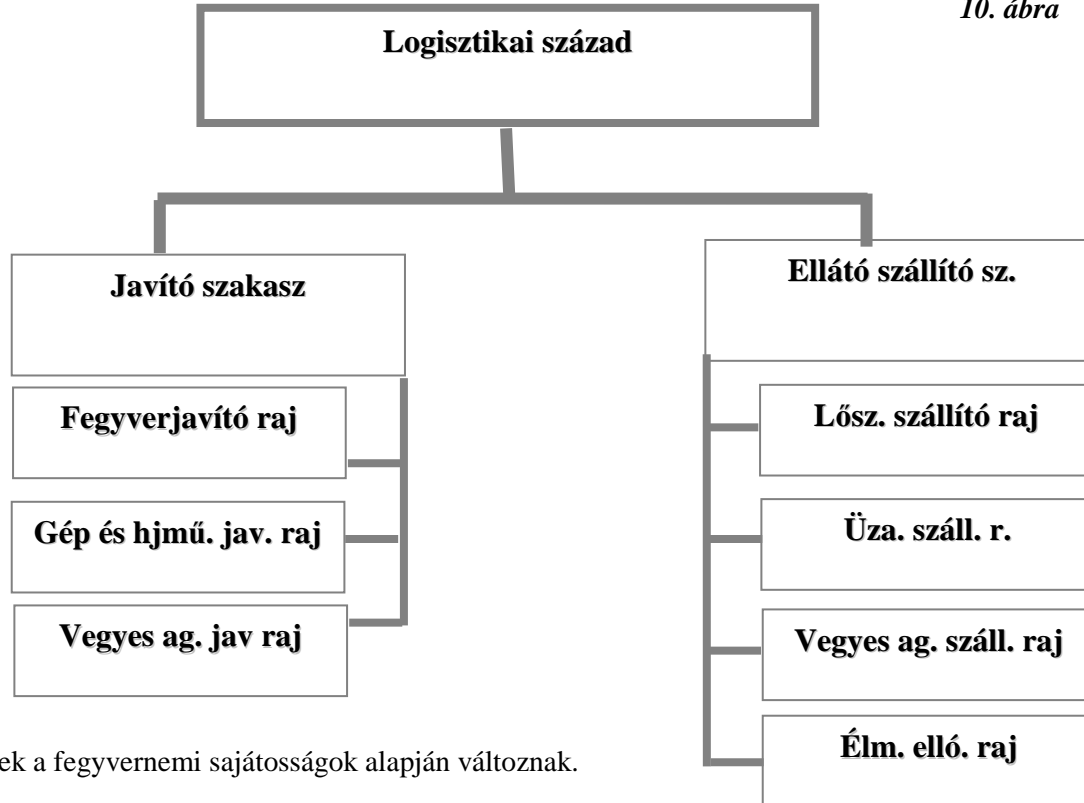
A létszámok a zászlóalj ellátási követelményeinek megfelelően kialakítva.

A beosztások a fegyvernemi sajátosságok alapján változnak.

Utalt szervezetnél a létszámok csökkenhetnek.

Önálló zászlóalj Logisztikai század

10. ábra

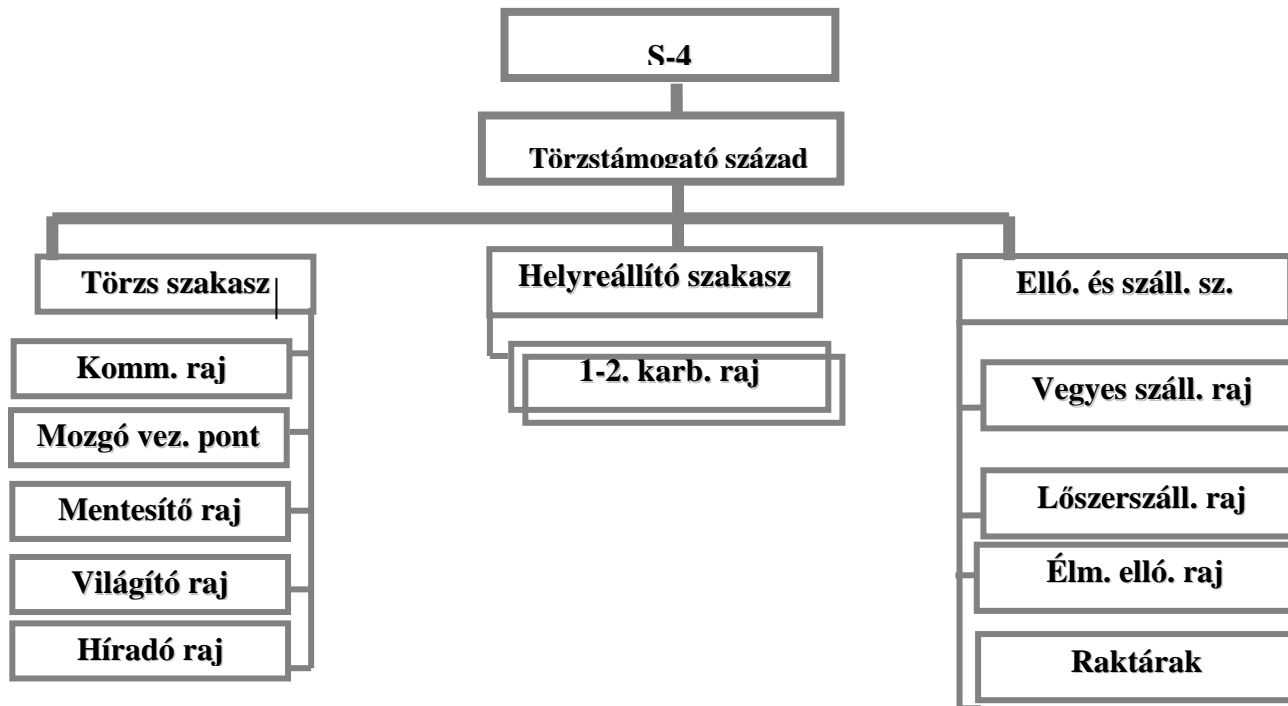


Az alegységek a fegyvernemi sajátosságok alapján változnak.

Utalt szervezetnél a létszámok csökkenhetnek

Kötelék zászlóalj

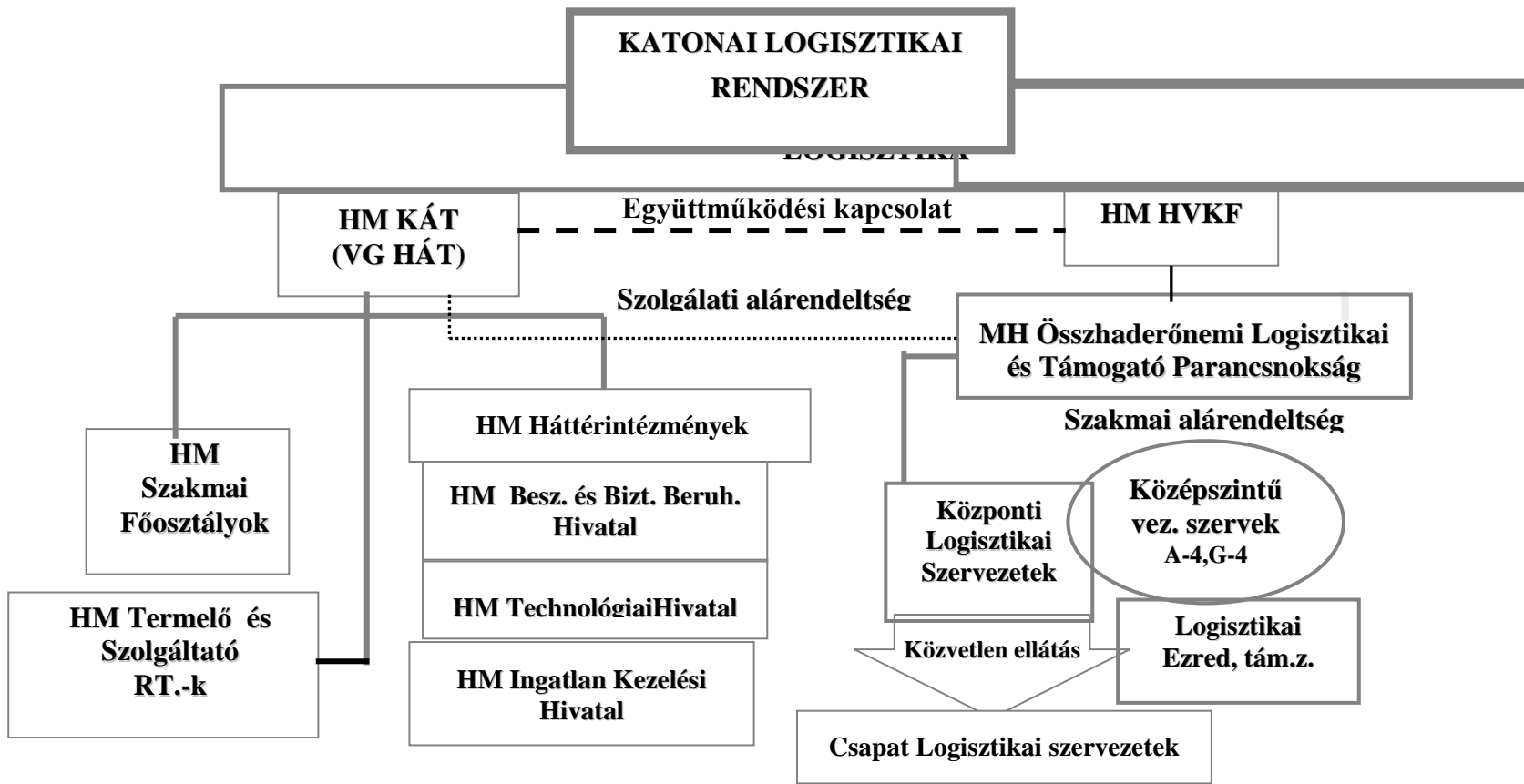
11. ábra



Az egységek a fegyvernemi sajátosságok alapján változnak.

Az MH ÖLTP vezetési és együttműködési rendje

12. ábra



GONDOLATOK A NATO - KONFORM KATONAI LOGISZTIKA EGYES KÉRDÉSEIRŐL

(Különdíj)

Kasza Zoltán¹

Bevezetés

A pályázat megírására objektív és szubjektív tényezők egyaránt motiváltak.

Objektív motivációként igyekszem a megváltozott európai biztonsági környezet hatásai alapján felvázolni a nemzeti logisztikai kapcsolatok tartalmi és formai követelményeinek, NATO Szövetségi súlypontjait, annak 1994-től kialakult rendszerét.

Szubjektív motivációként hatott, hogy 1996 óta személyesen vettem részt a Magyar Honvédség nemzetközi logisztikai kapcsolatainak orientáció váltásában, miközben a szervezeti változások közvetlenül hatottak rám, a munkámra és a központi logisztikai szervezetekre egyaránt. Elsőként tervezhettem a NATO orientációjú központi logisztikai kapcsolatokat, egyidőben az MH Nemzeti Katonai Képviselőtestület brüsszeli és monsi kialakításával, a taszári amerikai bázis kialakításával, a beindított IFOR és SFOR feladatokkal, miközben szintén elsőként vehettem részt a COOPERATIVE DETERMINATION nevű NATO gyakorlat tervezői konferenciáin, a TRILOG olasz–magyar–szlovén logisztikai rendszer-gyakorlat valós végrehajtásában, a meg nem valósult AFOR (Albania Forces) kontingens felállításán át és még hosszasan sorolhatnám.

Ezzel a tanulmánnyal az volt a célom, hogy egy összefoglaló forrásanyaggal szolgáljak a téma kutatóinak, rámutassak a nemzeti logisztika NATO harmonizációs feladatainak kialakulására, egyes mai feladataira és csak néhány objektív összefüggésére a védelmi tervező rendszerrel, továbbá felvázoljam a nemzetközi katonai logisztikai kapcsolatok új trendjében azok továbbfejleszthetőségének fő irányuit, to-

¹ Kasza Zoltán mk. alezredes, HM Gazdasági Tervező Hivatal, törzsosztály, osztályvezető.

vábbá a jelenleg folyó hosszú távú haderőátalakítás általam fontosnak ítélt egyes feladatait.

Terjedelmi okokból a téma teljes részletességű kifejtésére természetesen nem vállalkozhattam.

A megváltozott biztonságpolitikai körülmények és a NATO útkeresése

A hidegháború végeztével és a Varsói Szerződés Szervezetének felbomlásával a nemzetközi katonai logisztikai kapcsolatok eddigi rendszerével kapcsolatban is az átalakítás reformigénye lépett fel.

Az országok közötti új típusú katonai logisztikai kapcsolatok alapját egyrészt az örökölt hadtudományi elvek és haditechnikai eszközök viszonylagos azonossága, másrészt a komplexitásában integrált európai biztonság katonai garanciáját jelentő **Észak-atlanti Szerződés Szervezetébe (NATO)**²tömörült demokratikus országok történelmileg kialakult együttműködési mechanizmusa képezte.

A Magyar Köztársaság³orientáció váltását követően nyilvánvaló volt, hogy a nemzetközi katonai logisztikai kapcsolatok eddigi teljes rendszerét egy konszenzusos döntési mechanizmuson alapuló, a nemzeti katonai igényeket és sajátosságokat is érvényesítő, a katonai objektív képességekkel harmonizáló új, minőségileg megváltozott rendszer szerint kell átalakítani. Mindeközben a nemzeti haderőátalakítás (haderőreform) keretében a katonai logisztikai szervezeteknek meg kellett, – és napjainkban is folyamatosan meg kell – felelnie egy létszámában lényegesen kisebb, képesség alapú haderő logisztikai szakterületét érintő kihívásainak, mely haderőnek a kijelölt (felajánlott) ideiglenes szervezeti elemeivel még többnemzetiségű kötelékekben is működőképesnek kell lennie.

Ugyanakkor a 90-es évek Európájában a biztonsági kihívások és kockázati tényezők is jelentősen megváltoztak. A Szovjetunió felbomlásával az utódállamok katonai jelenléte az évszázadokkal ezelőtt törté-

² North Atlantic Treaty Organisation.

³ 1989. okt. 23. Dr. Szűrös Mátyás, az országgyűlés elnöke a Parlament erkélyéről kikiáltotta országunk új nevét és államformáját. A szerző személyesen vett részt a Kossuth téren.

nelmileg kialakult Orosz Birodalom képzeletbeli határai mélységére korlátozódik, de Oroszország katonai hatékonysága a Balkánon még jelentősen érezhető.

Ebben a helyzetben a NATO országok által negyven éven át képviselt hatékony elrettentés és kollektív védelem koncepciójának megtartása mellett a Szövetségnek is válaszolnia kellett az új, a létrejövő utódállamok által deklarált, ellenségkép nélküli biztonsági kihívásokra. Elsődlegesen a bizalmat kellett megteremteni és erősíteni. Ennek egyik fényes bizonyítéka az a tény, hogy például a volt Jugoszlávia területén zajló fegyveres konfliktusok során a NATO Főparancsnokságának kevés információja lévén felkérte a Magyar Kormányt, hogy engedélyezze olyan repülőgépeknek a magyar légtér használatát, melyekre AWACS-rendszert telepítettek⁴. Ezt a kormány megtette. Tovább erősítette a bizalmat, hogy 1992-ben életbe lépő, az európai hagyományos erők csökkentését előíró szerződés értelmében a hazánkban megkezdett 510 db harcokcsi, 207 db tüzérségi eszköz, 30 db páncélozott csapatszállító harcjármű⁵ megsemmisítése több nemzetközi ellenőrző csoport elismerését váltotta ki.

Ezek a folyamatok természetesen nemcsak hazánkban indultak meg, így a NATO országok bizalma fokozatosan erősödött. Ennek bizonyítéka annak belátása, hogy a bizalom kétoldalú dolog, mely csak egyenrangú tárgyaló felek között érvényesülhet kölcsönösen. Ezért 1994. januárjában a NATO brüsszeli csúcserkeztetén elfogadták a **Partnerség a Békéért (PFP)**⁶ felhívást, mely a **PWP**⁷ munkaprogramban (munkatervben) öltött és ölt testet napjainkban is. A felhívás valamennyi, az **Észak-atlanti Együttműködési Tanácsban**⁸, illetve az **Európai Biztonsági és Együttműködési Értekezleten**⁹ résztvevő országnak szólt. A felhívást 30 ország fogadta el, 1999 óta pedig a 3 új NATO-tagdá váló ország következtében jelenleg 27 ország a partnerországok száma. A partnerországok nemzeti kormányaik által támogatott, évenként jóváhagyott, de 2 éves –

⁴ AWACS = Airborne Early Warning and Control System = Repülőgép-fedélzeti Korai Előrejelző és Irányítási Rendszer.

⁵ Forrás = Dr. Csabai György, Katonai Logisztika, 2003. 11. évf. 2. szám.

⁶ Partnership for Peace.

⁷ Partnership Working Programme.

⁸ NACC = North Atlantic Co-operation Council, 1997-től Euro-atlanti Partnerségi Tanács (EAPC).

⁹ EBEE=1995-től Európai Biztonsági és Együttműködési Szervezet (EBESZ).

ügynevezett gördülő tervezésű – egyéni partnerségi programjuk alapján ajánlásokat tesznek, és vállalnak kötelezettségeket a PWP-ben. A PFP program a védelemmel kapcsolatos együttműködésre teszi a hangsúlyt, mely 23 db szakmai fejezetben csoportosítja a nemzeti és szövetségi felajánlásokat, mellyel a párbeszédén túl az európai biztonsági építmény állandó elemévé vált. A NATO vállalta, hogy konzultál minden aktív PFP partnerrel is, ha az úgy érzi, közvetlen fenyegetés éri, vagy biztonságát valamely tényező veszélyezteti.

A PFP és a PWP kapcsolatrendszere, működése

Az együttműködés során a résztvevő partnerek nemzeti igényei és prioritásai alapján választják ki a tevékenység jegyzékéből a **konkrét együttműködési területet az alábbi fő célkitűzések alapján:**

- A nemzeti védelmi tervezés és költségvetés;
- A védelmi erők demokratikus kontrollja;
- ENSZ és EBESZ missziók részére képességek felajánlása;
- Katonai együttműködési kapcsolatok építése a NATO országokkal¹⁰;
- A NATO erőivel közös műveleti feltételek kialakítása¹¹.

A PFP ügyében az illetékes vezető testület a **Politikai - Katonai Irányító Bizottság**¹², mely tanácsadói jogkörrel támogatja az **Északatlanti Tanácsot**¹³. Felelősségi körébe tartozik a PWP átfogó összehangolása, irányelvek kidolgozása a NATO katonai hatóságai számára, továbbá útmutatások kiadása a nemzeti PWP tervek kidolgozásához.

¹⁰ pl.: közös tervezés, kiképzés, PFP ajánlatok, békefenntartás, kutatás-mentés, humanitárius műveletek stb.

¹¹ Interoperabilitás, kompatibilitás, stb. Gazdasági erőforráskorlátok miatt a teljes nemzeti haderő helyett első lépésben a felajánlott erőknél kell megteremteni.

¹² PMSC/PFP = Political-Military Steering Committee.

¹³ NAC = North Atlantic Council.

A PMSC katonai munkafóruma a **Katonai Együttműködési Munkacsoport**¹⁴, melynek ülészései alapelvei megegyeznek a PMSC-ével, *azaz*:

- csak a NATO országok részvételével,
- a NATO országokkal és a partnerországokkal összevontan ülésezik.

Költségtakarékossági szempontból ezek az ülések úgy vannak megszervezve, hogy a NATO országok képviselőinek 1-2 ülésnapját közvetlenül követi 1 nap kibővített ülés¹⁵.

A békepartnerségi tervező és áttekintő program

A PfP keretdokumentumok és azok irányelvei, továbbá a résztvevő országok **Egyéni Partnerségi Programja (EPP)** alapján a NATO a partnerországokkal együtt egy speciális tervező és áttekintő programot indított be. A **Békepartnerségi Tervező és Áttekintő Folyamat (PARP)**¹⁶ beindításával a résztvevő országok megismerhetik a NATO védelmi tervezésben szerzett széleskörű tapasztalatait, összevetetik azokat nemzeti módszereikkel. Ennek keretében meghatározhatják és értékelhetik a szövetséges erőkkel közösen végrehajtott több nemzetiségű műveletekben szerzett tapasztalatokat, elemezhetik a felajánlott nemzeti képességek harmonizációját. A tervezés a már tárgyalt 2 éves gördülő tervezési rendszerben történik és a két, vagy többoldalú katonai együttműködésben valósul meg.

A kétéves ciklusban a résztvevők vállalják, hogy a különféle felajánlott együttműködési területeken megtervezik saját munkájukat, tájékoztatást adnak egymásnak és válaszolnak a NATO kétévente kiadott *„Áttekintés az átfogó PfP interoperabilitásról” című dokumentumára, kiemelt figyelmet fordítva a:*

- a nemzeti védelmi politika,
- a gazdasági, pénzügyi és logisztikai tervezés,

¹⁴ MCWG/COOP = Military Committee Working Group / Co-operation.

¹⁵ Ez az elv érvényesül a későbbiekben tárgyalásra kerülő katonai logisztikai együttműködés munkacsoportjainak ülésein is.

¹⁶ PARP = PfP Planning and Review Process.

- a fegyveres erők állapotáról,
- a felajánlott erők állapotáról,
- az interoperabilitási célkitűzések (IOs)¹⁷ teljesítése helyzetének **értékelésére**.

Az összefoglaló jelentést a szövetségesek és a folyamatban résztvevő összes partner képviselői hagyják jóvá, majd ezt követően tájékoztatják az EAPC minisztereit.

A PARP első ciklusa 1994. decemberében kezdődött meg 15 partnerszág, köztük Magyarország részvételével¹⁸. Akkor még a NATO tervezési metodikájában természetesen teljesen járatlan, a katonai szakterminológiát fogalmilag és tartalmilag is nehezen értő, többségében angolul is csak „*civilül*” beszélő állomány nagy lelkesedéssel vetette bele magát a feladatba. Jó magyar szokás szerint azonnal megalakításra kerültek az **Operatív Csoportok**¹⁹, melyek koordináló tevékenységével indult meg a szakágazatokra koncentrált munka. A kezdeti eredmények mellett azonban már mutatkozni kezdtek az árnyoldalak is. A folyamatos átszervezések során, a rendszeresen végrehajtott létszámcsökkenések következtében a delegált tagok személye gyakran változott, illetve a más szakmai feladatok által túlterhelt személyi állomány nem mindig vette komolyan az **erőforrás- és költségalapú elemzéseket nélkülöző** felajánlásokat az „*ez csak papír*”-nak gondolt tervekbe. A megfogalmazott interoperabilitási célkitűzések garmadát vállaltuk és nem sejtettük, hogy ennek a csatlakozást követően még igen nagy ára lesz. A Varsói Szerződés tervezési és jelentési rendszerén felnőtt egyes vezetők által alkalmazott „*időarányos*”, az „*összességében megfelelő*” terminológiákat a lépésről lépésre építkező, rendszerszemléletű gördülő tervezés éves jelentéseiben már nem lehetett alkalmazni, hiszen ezek a jó angolszász módszer szerint kérdések voltak.

A konkrét kérdésekre pedig nem magyarázatokat, hanem konkrét válaszokat kellett adni a Progress Report-ban.

¹⁷ IOs = Interoperability Objectives.

¹⁸ A PfP programmal szemben a PARP programhoz csak 15 ország csatlakozott. Az 50 %-ra csökkent részvételi arány már figyelemre méltó.

¹⁹ Ebben a fázisban ezt a szerző helyesnek ítéli meg, később azonban ez a szervezeti keret már alkalmatlannak bizonyult.

Az 1995. évben elért eredményekre pl. az alábbi szempontok alapján még elég volt válaszolni:

- A PARP megállapodásban feljárnlott erőket érintő változások²⁰;
- A PARP folyamatra költött összeg és az 1996-ra tervezett összeg Ft-ban és a honvédelmi költségvetés %-ában²¹;
- Az interoperabilitási célkitűzések megjelenítése a nemzeti tervekben. Milyen mértékben kerültek felhasználásra az IO-k a nemzeti tervek készítése során;
- A STANAG-ek alkalmazása a nemzeti fegyveres erők alkalmazott gyakorlatában²².

A jelentés ekkor még adott egy kis kibúvást, mert elfogadta a „**Részlegesen valósult meg**”, vagy a „**Még nem kezdődött meg**” terminológiákat. A hiányosságokat leplezve buzgón alkalmaztuk az előbbit, csak arra nem gondoltunk, hogy a részleges megvalósulásnak csak egyszer – a nem túl távoli jövőben – be kellene fejeződnie.

A honvédelmi miniszter által jóváhagyott²³ „**a PFP tervezési és értékelési folyamatban vállalt kötelezettségek végrehajtásának feladatterve**” c. okmányban a tarthatatlan állapotok feloldási kísérlete-ként már érezhető volt egy prioritizálási kísérlet, mert a terv A; B; C. változatban készült el, és az 1996-97. évi költségvetést 5,79 Mrd Ft terhelte volna.

A NATO képviselői a rendelkezésre álló dokumentumok alapján elkészítették a Magyar Köztársaságra vonatkozó átfogó PFP jelentést, továbbá megjelölték mindazokat a interoperabilitási célkitűzéseket, amelyeket Magyarországnak 1997-re teljesítenie kell. NATO kérésre 1995. április 4-én a Magyar Köztársaság módosította az egységek és objektu-

²⁰ A következő évi vállalásainkat még tovább fokoztuk, bár a Logisztikai Összekötő Tisztek Csoportjának megjelenése kétségtelenül nagy eredmény volt.

²¹ Ez már NATO követelmény. A védelmi (katonai) kiadásokat a GDP %-hoz viszonyítják, mert ez már egy objektíven mérhető mutatószám.

²² Itt persze fogadkoztunk, hogy „*bedolgoztuk*”, „*feldolgoztuk*”. A baj akkor kezdődött, amikor alkalmazni is kellett volna már azokat a Békefenntartásban, majd a NATO együttműködésben.

²³ Keleti György, 341/1996. HDM számú feladatterv. Jóváhagyva: 1996.06.13.

mok listáját, amelyekkel nemcsak a kiképzésen és gyakorlatokon való részvételt, hanem az esetleges alkalmazásra való képességet is vállaltuk.

A **Feladatterv** megállapítja, hogy „*jóteköny hatást gyakorolt az ez irányú tevékenységre a 3078/1995. Korm. határozat, valamint a viszonylagos pénzügyi biztosítottság*²⁴”.

A PARP feladat költségigényes haditechnikai célkitűzéseivel párhuzamosan már megjelentek a megnyitott NATO katonai logisztikai munkacsoportok felajánlásai is. Akkor még a tervezők által ismeretlen kódrendszerű számozást követve 1996 végén meghívást kaptunk 21 db katonai logisztikai munkacsoport szakmai üléseire is. A képviselők kijelölése során ekkor még döntő szempont volt az angol nyelvtudás, így előfordult, hogy 1 fő 2-3 féle szakmai csoportülésein is képviselte a Magyar Honvédséget.

Ekkor a **Nemzeti Fegyverzeti Igazgatók Értekezletén (CNAD)**²⁵a HM gazdasági ügyeket felügyelő helyettes államtitkár, mint a magyar **Nemzeti Fegyverzeti (Hadfelszerelési) Igazgató (NAD)**²⁶ képviseli hazánkat, majd később **Nemzeti Fegyverzeti (Hadfelszerelési) Igazgatók képviselői (NADREPs)**²⁷ állandó jelenlétükkel segítik a munkát, de még mindig csak az előzőekben említett PfP napokon lehet az üléseken részt venni. Feltétlenül nagy eredménynek számít, hogy a CNAD legfontosabb bizottságaiban sikerül képviselést szerezni, és nemzeti érdekeink érvényesítése mellett hasznos tapasztalatokat szerezni, együttműködni a NATO kijelölt erőivel pl. az albániai segélyprogramokban, vagy az ottani műszaki robbanóanyagok, aknák, lőszer felkutatásában²⁸.

Az 1997-1999. évi kétéves PARP ciklus tervezése már a korábbi tapasztalatok elemzésével és feldolgozásával történt. 1997. tavaszán az egyéni (országok) értékelések folyamata lehetővé tette a PARP továbbfej-

²⁴ Ebből is látszik a ma már mosolyfakasztó bázis-szemléletű tervezési terminológia, mely nélkülözötte a feladatalapú normatív erőforrás- és költségtervezés HM GTH által szorgalmazott módszerét.

²⁵ AC-259/CNAD = Conference of National Directors. Elnök: a Főtitkár; állandó elnök: N. Ray; Titkár: J.B.Dow asszony. Adatok: A3-D(98)1.

²⁶ HM GÜFHÁT: Dr. Kárász János, NAD = National Armaments Director.

²⁷ NADREP = National Armaments Director's Representative.

²⁸ A NATO katonai logisztikai munkacsoportjai később kerülnek tárgyalásra.

lesztését, intézkedések történtek a PfP bővítésére (IPP)²⁹. 1997. tavaszán, a miniszterek soros ülésén jóváhagyták azokat az ajánlásokat, amelyek értelmében növelni kell a PARP folyamata és a NATO-ban végbemenő védelmi tervezési folyamat közötti párhuzamosságokat, **mellyel kettős cél érhető el:**

- a partnerországok felkészítése növelhető, segíti a teljes tagság elérését, és jobban koncentrál a nemzeti sajátosságokra,
- a NATO tagországnak nem kell további forrásokat bevonni, mert a PARP 23 témakörben megfogalmazott interoperabilitási célrendszere megegyezik a saját ország képességének növelésével.

Ennek a rendszernek az útmutatása hasonló a NATO védelmi tervezési rendszeréhez. Időközben az interoperabilitási célkitűzések elnevezését felváltotta a partnerségi célok kifejezés. Ez találó változtatás volt, mert azt fejezte ki, hogy a partnerségi célok túlmutatnak az IO-kon és már az egységes védelmi tervezés irányába hatnak (TFG)³⁰.

Ebben a ciklusban csak a béketámogatások tárgykörét elemezve az alábbi főbb logisztikai célkitűzések kerültek megfogalmazásra:

- 1.) 1998. végére a fontos beosztásokat ellátó logisztikai személyi állománynak meg kell ismernie a NATO logisztikai doktrínáját.
- 2.) 1999. végére a nemzeti logisztikai támogatásnak a béketámogató műveletekben összhangban kell lennie a NATO logisztikai doktrínájával és elvárásaival.
- 3.) 1998. végére kiképzett összekötő tiszteket kell biztosítani a Logisztikai Koordinációs Központba (LCC), a Szállítási Koordinációs Központba (MCC), valamint a Többnemzetiségű Logisztikai Parancsnokság (MNLC) szervezetébe.
- 4.) 1998. végére legyenek képesek a logisztikai jelentéseket a NATO követelmények szerint összeállítani és továbbítani, a táblázatokat használni.
- 5.) Az érintett logisztikai személyi állományt ki kell képezni a STANAG 3381 szerint a NATO központi szervein keresztül történő beszerzések és a költségtérítés módszereinek alkalmazására.

²⁹ IPP = Individual Partnership Program.

³⁰ TFG = Target Forces Goals.

- 6.) A béketámogató szervezetek – kivéve a többoldalú szerződések, vagy a központilag kötött szerződések alapján biztosított csere-szavatos anyagi készleteket – nemzeti felelősségűnek kell lennie. A logisztikai erőforrások szintjeinek és elosztásának elegendőnek kell lennie a harcképesség fenntartása és a mozgékonyság kívánt szintjének eléréséhez.
- 7.) A repülő alegységeket megfelelően kiképzett személyi állománnyal és annyi készlettel kell kitelepíteni - az üzemanyagot kivéve – hogy a kezdeti időszakban 7 napig képesek legyenek az állomáshelyükön maradni utánpótlás nélkül.
- 8.) A kijelölt alegységek legyenek képesek saját ellátásukra a felvételkor 7 napon át.
- 9.) Végleges formába kell önteni a kijelölt erők folyamatos, minden fajta időjárási viszony közötti, legalább 120 napos logisztikai támogatását és a személyi kiegészítését biztosító terveket vagy a **Nemzeti Támogató Elem (NSE)**³¹, vagy a **Logisztikai Koordinációs Központ (LCC)**³² keresztül.
- 10.) Kezdeményezni kell olyan automatizált adatfeldolgozó (ADP)³³ rendszer beszerzését, amely interoperabilis a NATO csapatmozgás-, szállítás-tervezési-, készletezési rendszereivel.
- 11.) Role-1 (zászlóalj); Role-2/3 (dandár) szintű egészségügyi támogatást kell nyújtani az összes kijelölt szervezetnél. Az egészségügyi ellátást a STANAG 3745 alapján kell végezni a Kutató - Mentő (SAR)³⁴ feladatokban.
- 12.) Tervezni kell az F-34-es NATO kódjelű hajtóanyag és a F-44 hajtóanyag használatát. Az átfejtést a STANAG 3682 szerint kell előírni, mennyiségét a STANAG 2115 szerint kell megállapítani. A kiadásra szolgáló eszközöknek meg kell felelni a STANAG 2946 előírásainak.

³¹ NSE = National Support Element.

³² LCC = Logistics Co-ordination Centre.

³³ ADP = Automatic Data Process.

³⁴ SAR = Searching and Rescue.

- 13.) A zászlóalj szintű alegységeknek önellátóknak kell lenniük a víz kezelésében, tárolásában és elosztásában. A más felhasználók számára is kijelölt vízellátó állomásoknak összhangban kell lenniük a STANAG 2885 „E” mellékletében meghatározott eljárásokkal. A vízminőségnek meg kell felelniük a STANAG 2136 szerinti előírásoknak.
- 14.) A NATO szabványú raklapok és konténerek szállítása, berakása, valamint kirakása érdekében kiképzett személyi állományt és anyagmozgató-rakodó eszközöket kell biztosítani. A veszélyes anyagok szállításának és tárolásának összhangban kell lennie a 2927, 3854, 4411 számú STANAG-ek előírásaival.
- 15.) A kijelölt erők önellátó energia ellátására mobil elektromos áramfejlesztőket kell biztosítani, melyeknek interoperabilisnek kell lenniük a NATO eszközökkel.
- 16.) A kijelölt logisztikai szakállományt ki kell képezni a többnemzetiségű környezetben, a NATO csapatszállítási (M&T)³⁵ tervezési rendszerének megfelelő módszerek alkalmazására, az ADAMS³⁶ beszerzését kezdeményezni kell.
- 17.) A használatra kijelölt repülőtereknek teljesíteniük kell a NATO előírásokat, az akadályok jelzéseinek és a repülési információs kiadványoknak interoperabilisnek kell lenniük. A földi kiszolgáló berendezéseknek összhangban kell lenniük. Az átrepülési és leszállási engedélyeknek a STANAG 3961 szerint kell készülniük. A repülőtéri mentési és vészhelyzeti kategóriákat a STANAG 3712 és a 7048 előírásai szerint kell alkalmazni.

Természetesen a béketámogató műveletek részletes lebontása mellett kiemelt figyelmet kellett fordítani:

- 1.) A vezetési irányítási rendszerekre, a stacioner és mobil vezetés rendjére.
- 2.) A harcbiztosító és kiszolgáló erők felkészítésére.
- 3.) A térképészeti biztosítás feladataira.

³⁵ M&T = Movement and Transportation (Mozgatás és Szállítás).

³⁶ ADAMS = Allied Deployment and Movement System (Szövetséges Felvonulási és Közlekedési Rendszer).

- 4.) A meteorológiai biztosítás feladataira.
- 5.) A nyelvi képzésre.
- 6.) Az ASOC³⁷ rendszer kialakítására.

Mindezen PARP -II. feladatokra 1998-ban 2,24 Mrd Ft, míg 1999-ben 11,15 Mrd Ft került betervezésre. Az összesen 13,39 Mrd Ft költségvetési fedezet azonban nem állt rendelkezésre.. A hadsereg vezetése ekkor szembesült talán először a politikai vágyak és a megvalósítható realitások diszharmóniájával. Egyszerre kellett a fenntartást, a létszámcsökkentést és az új haderő kialakítását tervezni, szervezni és végrehajtani, ami meghaladta a forráslehetőségeket. Megkezdődött a feladatok vizsziatervezése, a prioritások megállapítása. A PARP-II ciklus 3,58 Mrd Ft limitre redukált (!) költségei bizonyítják, hogy egyrészt a korábbi tervek nem voltak reálisak és nem nyugodtak feladatalapú részletes erőforrás- és költségtervezésen, másrészt ekkora költségcsökkentést³⁸ látva megállapíthatjuk az eredmények mellett ismét sok feladat ismét későbbi határidőre került átütemezésre.

Mint az előre várható volt az együttműködő országok, elsősorban a NATO országok reakciója sem marad el. A PMSC ülésen³⁹ megvitatták a Partnerség a Békéért keretében folytatott együttműködés jövőjét és néhány gyakorlati problémáját. Az átadott és bevallott igen ambiciózus magyar lista összhangban volt ugyan a TFG-vel és a **Speciális Egyéni Partnerségi Program (SEPP)**⁴⁰ prioritásaival, de annak erőltettségére, illetve meglehetősen kiterjedtségére való tekintettel felhívták a figyelmünket a racionalizációra.

A feladatot az is nehezítette, hogy csatlakozni kívánó 3 meghívott országnak⁴¹ már az információ- és titokvédelem szabályait⁴² is fokozottan

³⁷ ASOC = Air Support Operation Centre (Légtérzszerűvenitási Hadműveleti Központ).

³⁸ A 73,3 %-os csökkentés megdöbentő!

³⁹ 1998. április 29.-i Clearing House ülés.

⁴⁰ SEPP = A három meghívott ország megerősített programja a csatlakozást segítő konkrét képességek kialakításának segítésére.

⁴¹ 1997.06.08-09. Madrid. Hazánkat meghívják a csatlakozási tárgyalásokra.

⁴² Korlátozott átláthatóság.

be kellett tartani a testre szabott program konkrét képességeinek kialakítása tárgykörében.

Felkészülés a NATO csatlakozásra

A tagjelöltek felgyorsult egyéni speciális felkészítésben a PARP folyamat ciklusai már háttérbe szorultak és a hangsúly a következő katonai logisztikai együttműködés új formáira és lehetőségeire helyeződött át:

- 1.) A **NATO SHAPE**⁴³ School (NSS) Oberammergau-i logisztikai és más szaktanfolyamai.
- 2.) A kétoldalú nemzetközi katonai logisztikai együttműködés keretében az Amerikai Egyesült Államok, Kanada, Nagy-Britannia speciális támogató tevékenysége.
- 3.) A kibővített NATO katonai logisztikai munkacsoportjaiban végzett munka.

Az NSS I- és C jelű tanfolyamatait nagyobb számban nyitották meg előttünk. Lehetőségünk volt a légtérelőzítés és légvédelem, a NATO vezetési és irányítási rendszere (C2; C3), a befogadó nemzeti támogatás (HNS)⁴⁴ és a felderítés terén indított tanfolyamokon is részt venni. Az iskola szűk kapacitása következtében felajánlották, hogy igény esetén az oktatást **mozgó oktatási csoportként (MTT)**⁴⁵ hozzák Magyarországra. Ebben az esetben az oktatáson kívül minden költség a fogadó felet terheli, továbbá a tanfolyam szervezés minden feladata reá hárul. Ez jó kezdeményezés volt, néhány alkalommal meg is valósult⁴⁶, azután szervezési nehézségek miatt háttérbe szorult. Nehéz volt ugyanis megoldani az előírt STANAG 3333 nyelvi követelmény mellett 10-15 fő szakembert egyszerre kivonni a haderőnemi közel azonos szakmai munkából.

⁴³ SHAPE = Supreme Headquarters Allied Powers Europe (A Szövetséges Fegyveres Erők Európai Legfelsőbb Parancsnoksága).

⁴⁴ HNS = Host Nation Support, magyarul: BNT.

⁴⁵ MTT = Mobil Training Team.

⁴⁶ Az első alkalommal Fodor Lajos HVKF is részt vett az MTT tanfolyam záróünnepségén a ZMNE-n.

A **Magyar-Amerikai Munkacsoport** logisztikai és haderőnemi támogatása a gyakorlatban a kétoldalú katonai diplomáciai kapcsolatok külön tervezett utazási/fogadási rendszerében valósult meg. Az utazások nem feltétlenül az Atlanti Óceán túlsó partján valósultak meg, hiszen az USA jelentős bázisokkal rendelkezik Németországban, így ezek a bázisok költségtakarékossági szempontból előtérbe kerültek. A tervezési módszer érdekessége, hogy az éves tervezés a költségvetési évhez kapcsolódott⁴⁷ és két évet átfogva szintén gördülő tervezési rendszerű volt. A praktikus tervezés és a szinkronizált számítógépes adatbázisok alapján kizárt volt, hogy azonos témában duplikált program, vagy már korábban végrehajtott azonos témájú program még egyszer betervezésre kerüljön.

Ebben az együttműködési formában megtanultuk az angol nyelvű pontos fogalmazás, továbbá a szakterminológiák korrekt használatát, hiszen ha a decentralizált J-G/A-S⁴⁸ szakmai szinteken azonos terminológiát használt a G/A szint, akkor a rendszer már nem engedte a J-szinten azt követően betervezni, mert azonosnak tekintette a két programot. A tiszteri logisztikai bázis kialakítása után lehetőséget biztosítottak, hogy magyar logisztikai tisztek, tiszthelyettesek a konkrét beosztást betöltő amerikai partner mellett töltsenek maximum egy hónapot (Right Seat)⁴⁹ természetesen felelősség nélkül. Ezek nagyban hozzájárultak a logisztikai szakállomány felkészítéséhez, azonban elegendő tiszthelyettest nem tudunk felkészíteni a nyelvi nehézségek miatt.

Kanada kiemelt segítsége a nyelvi felkészítés területén volt számottevő, mert **Bordenben** a francia populáció is jelentős, így a NATO másik hivatalos nyelve is eredeti nyelvterületi gyakorlatot jelenthetett. A programok az **Átmeneti Terv**⁵⁰ alapján valósultak meg.

Nagy-Britannia is elévülhetetlen érdemeket szerzett a PFP keretein belüli nyelvi képzés területén⁵¹ melynek a családoknál elhelyezett nyelvterületi gyakorlata nagyban hozzájárult a kommunikáció gondolati megértéséhez és javulásához, továbbá kezdetektől támogatta a hadműveleti és szakmai együttműködést a **MAGLITE** gyakorlatok rendszerében.

⁴⁷ Tárgyév márciustól a következő év márciusáig.

⁴⁸ J = HVK szint G/A = Szárazföldi/Légierő hadműveleti szint S = harcászati szint.

⁴⁹ Nagyon szabad fordításban: Jobbról ül mellé és figyelj!

⁵⁰ Transition Plan.

⁵¹ York, Ripon, London, Baconsfield, Salisbury, Shriverham városokban.

Mindemellett ez utóbbi négy ország jelentősen hozzájárult a HM és a MH felsőszintű új vezetőgárdájának felkészítéséhez is.

A NATO katonai logisztikai együttműködésének rendszere

A nemzeti katonai logisztikai munkakapcsolatok legkiterjedtebb területe a kibővített NATO logisztikai bizottságaiban, ügynökségeiben végzett munka. Itt lehetőség van a konkrét nemzeti érdekérvényesítésre, a tapasztalatok átvételére, a NATO logisztikai multilaterális vérkeringésébe történő bekapcsolódásra, továbbá a két- és többoldalú nemzetközi katonai multilaterális logisztikai együttműködés kialakítására és továbbfejlesztésére.

Az előzőekben már jelzett⁵² kezdeti meghívások után 1996-1999. között a PfP keretén belül, majd teljes jogú taggá válásunkat követően⁵³ már a NATO **Multilaterális Együttműködési Terv (NMET)** keretén belül történt és jelenleg is történik a logisztikai szakmai munka döntő hányada. Terjedelmi okokból csak a főcsoportok és az egy szinttel alacsonyabb csoportok kerülnek kifejtésre, kiemelt figyelmet fordítva a magyar nemzeti részvételünkre.

⁵² Jelen tanulmány 8. oldal.

⁵³ 1999. március 12. Az Észak-atlanti Szerződés 14. cikkelyének megfelelően le-tétbe helyezik a csatlakozási okmányokat Independence város / Missouri állam / Truman elnökről elnevezett könyvtárában.

A CNAD állandó és ideiglenes (ad-hoc) bizottságok munkáját irányítja. Az ad-hoc bizottságok:

- 1.) AC/259 (SURV) = Szövetséges Földi Felderítő Képességek,
- 2.) AC/259 (TMD-PG) = Hadszinttéri Rakétavédelmi Tervező Csoport,
- 3.) AC/259 (NIAG) = Ipari Tanácsadó Bizottság.

Állandó bizottságok:

- 1.) AC/224 (NAFAG) = Légierő Fegyverzeti Csoport (6 alcsoport, 6 munkacsoport),
- 2.) AC/225 (NAAG) = Szárazföldi Fegyverzeti Csoport (10 alcsoport, 17 munkacsoport),
- 3.) AC/141 (NNAG) = Haditengerészeti Fegyverzeti Csoport (Nincs képviselő),
- 4.) AC/323 (RTB) = Kutatási és Technológiai Tanács.

Partnerkapcsolati munkacsoportok:

- 1.) AC/135 = Nemzeti Kodifikációs Igazgatók Csoportja,
- 2.) AC/250 = Nemzeti Minőségbiztosító Igazgatók Csoportja,
- 3.) AC/258 = Katonai Lőszeres és Robbanóanyagok szállításának és Tárolásának Szakértői Csoportja (3 alcsoport),
- 4.) AC/313 = Beszerzési Módszerek,
- 5.) AC/310 = Lőszeres és Robbanóanyagok Biztonságával és Használhatóságával Foglalkozó Csoport (4 alcsoport).

A CNAD -ben az összes tagország képviselteti magát a nemzeti hadfelszerelési igazgatói szinten. Tevékenységét a **Védelmi Támogatási Főosztály (Fegyverzeti Tervezés, Programok és Politikai Igazgatóság)** támogatja. Főbb feladatköre az alapvetően termelői logisztika területén a NATO-n belüli fegyverzeti együttműködés segítése, a NATO erők hadfelszerelésének fejlesztésével, beszerzésével kapcsolatos politikai, gazda-

sági és műszaki kérdések vizsgálata. Együttműködés a WEAG-gal⁵⁴ a nemzeti katonai logisztikai érdekvégyesítésünket az AC/225, AC/258, AC/135, AC/323 csoportokban, illetve a NAMSA szervezetében fejtettük ki. A kodifikáció területén a 3 új ország körül az élen jártunk 1996 és 2000 közötti időszakban, azonban a kodifikációs szoftver beszerzése körüli érdekellentétek jelentősen visszavetették a pozícióinkat.

Fontos fórum a NATO **Logisztikai Vezetők Értekezlete (SNLC)**⁵⁵ a fogyasztói logisztika szakterületén. Feladata elsődleges felelősséggel összehangolni valamennyi logisztikai kérdést a NAC megbízásából, a fogyasztói logisztikai szükségletek felmérése. **Főbb csoportjai az Anyagmozgatási és Szállítási Tanácsadó Csoport és a Logisztikai Törzsértekezlet. Tevékenységét a Biztonsági Beruházási, Logisztikai és Polgári Védelmi Tervezési Főosztály támogatja.** Az üléseken részt vesznek a NATO stratégiai parancsnokok, továbbá a hivatalok képviselői is.

A NATO **Csővezeték Bizottság (NPC)**⁵⁶ a haderők kőolajellátásával kapcsolatos fogyasztói logisztikai ügyekben illetékes. Alárendelt csoportja a Speciális Feladatok Munkacsoportja, Üzemanyag és Kenőanyag, továbbá Hajtóanyagkezelő Felszerelések csoportja. Tevékenységét a Biztonsági Beruházási, a Logisztikai és Polgári Védelmi Tervezési Főosztály, a Végrehajtó Titkárság, illetve a NATO katonai hatóságok támogatják.

A NATO **Fenntartási és Ellátó Szervezete (NAMSO)**⁵⁷ biztosítja a szervezeti kereteket a két, vagy több NATO ország nemzeti készletéből kiválasztott fegyverrendszerek logisztikai támogatásához, mely megnyilvánulhat az alkatrészek közös beszerzésében és elosztásában, továbbá a karbantartó és javító létesítmények biztosításában.

A NATO **Fenntartási és Ellátó Hivatal (NAMSA)**⁵⁸ a NAMSO végrehajtó szervezete. Feladatát képezi a NATO országok közös használatában lévő fegyver- és eszközrendszerek logisztikai szolgáltatásának magas szintű anyagi készenléte érdekében, továbbá javítsák a logisztikai műveletek hatékonyságát, illetve megtakarításokat érjenek el a beszerz-

⁵⁴ Western European Armament Group = Nyugat-európai Fegyverzeti Csoport.

⁵⁵ AC/305 = Senior NATO Logisticans Conference.

⁵⁶ NPC = NATO Pipeline Committee.

⁵⁷ NAMSO = NATO Maintenance and Supply Organisation.

⁵⁸ NAMSA = NATO Maintenance and Supply Agency.

sek összevonásával, a karbantartás, hitelesítés, beszerzés, szállítás, technikai támogatás, műszaki szolgáltatás és a menedzsment területén. Az által kifejlesztett korszerű anyagkezelési és beszerzési technika magába foglalja a raktárkészlet és készletigény csere rendszert (**SHARE**)⁵⁹ és a közös felhasználású cikkek anyagbeszerzését (**COMMIT**)⁶⁰.

Jelentős még a részvételünk a **NATO Szabványügyi Szervezetében (NSO)**⁶¹, mely a **NATO Szabványügyi Bizottságából (NCS)**⁶² a NATO Szabványügyi Törzscsoportjából (**NSSG**)⁶³ és a NATO Szabványügyi Hivatalából (**NSA**)⁶⁴ áll. A szervezeteket 2000-ben átszervezték, mert az 1996-os meghívás és megnyitás időszakában **Katonai Szabványügyi Hivatal (MAS)**⁶⁵ néven volt ismert. A MAS Légierő Tanácsában 6 alcsoportban, a Szárazföldi Haderőnemi Tanácsában 11 alcsoportban vettünk részt. A kezdetekben külön értelmezési problémát jelentett, hogy a szabványosítás szót kizárólag műszaki-mérnöki értelemben fordítottuk, pedig az egységesítés a harceljárásokra, a hadviselés elveinek azonosságára is utalt. Az NCS általános szabványügyi kérdésekben felsőszintű NATO hatóság, jelentéseit a NAC -nak terjeszti fel. Tevékenységének központi eleme a NATO és a tagországok nemzeti testületeinek szabványosítási tevékenységének összehangolása, a kapcsolatok kölcsönös fejlesztése. Fontosságát jelzi, hogy elnöki tisztjét a főtitkár, vagy a védelmi támogatással foglalkozó főtitkár helyettes látja el. Az NSSG felelős a szabványügyi eljárások kidolgozásáért, a szabványügyi megállapodások (**STANAGs**)⁶⁶ és a szövetséges kiadványok (**APs**)⁶⁷ kidolgozásáért.

Szorosan együttműködnek a Hadfelszerelési Igazgatók NATO csoportjával, a NATO Logisztikai Vezetők Értekezletével, valamint a NATO

⁵⁹ SHARE = Stock Holding Assets and Requirements Exchange.

⁶⁰ COMMIT = Common Item Material Management.

⁶¹ NATO Standardisation Organisation.

⁶² NATO Committee for Standardisation.

⁶³ NATO Standardisation Staff Group.

⁶⁴ NATO Standardisation Agency.

⁶⁵ Military Agency for Standardisation.

⁶⁶ Standardisation Agreement.

⁶⁷ Allied Publication.

Konzultatív Vezetési Irányítási Testületével. *Az NSA támogatja mind a vegyes, mind az önálló testületeket, beleértve a Katonai Bizottság (MC)⁶⁸ doktrínáját is.*

Az NSA igazgatója felelős az összhaderőnemi, a szárazföldi, légi és haditengerészeti napi tevékenységéért az irányelvek és követelmények kidolgozása terén. A NATO-n belül a munkacsoportokban és bizottságokban végzett nemzeti érdekérvényesítés logisztikai szakmai csúcspontját képezik a kidolgozott STANAG-ek, míg azok adoptálásában a képviselő hazai eljárási rendjében végzett tevékenysége a döntő.

Napjainkban csak a logisztikai szakterületen több mint 100 különböző szintű csoportban veszünk részt. 1996-1999 években nem rendelkeztek a képviselők megfelelő meghatalmazásokkal. Az évek során a PFP kapcsolatokban elegendőnek bizonyuló „*tájékozódás*”, vagy „*később válaszolunk*” módszerek már hiteltelenek voltak. Szükségessé vált a képviselők szakmai felkészítésén túl megfelelő jog- és hatáskört is biztosítani az érdemi tevékenységekhez, mert a protokollról a munkacsoportokban a kidolgozó munkára tevődött át a hangsúly. A meghatalmazások rendszere ma már jól kidolgozott. A javasolt STANAG -ek feldolgozása megkezdődött és megértettük végre, hogy az alapidokumentumainkba⁶⁹ is célszerű azokat beépíteni, mert a multinacionális környezetben csak ezen az alapon történhet minden szakmai és szolgálati tevékenység az együttműködés minden szintjén. Ha a „*Csendes Eljárás*”⁷⁰ kérdéseiben rendszeresen nem foglalunk állást, nemzeti érdekeink hosszú távon sérülhetnek, vagy ha a jelentések pontatlanok akkor késleltetik az optimális vezetői döntések időben történő meghozatalát.

A 2001-től javult a védelmi tervező rendszer hatékonysága, tovább folyt a munka a **Védelmi Képességek kezdeményezése (DCI)**⁷¹ munkacsoportjaiban. A NATO védelmi tervezési és értékelési rendszer része-

⁶⁸ Military Commitee.

⁶⁹ Miniszteri Irányelvek; A MH korszerűsítési terve; a különböző szintű doktrínák, a 10 éves Alapterv (AT); A HM tárca beszerzési terve.

⁷⁰ Silent Procedure.

⁷¹ Defence Capability Initiative.

ként a **DPQ**⁷² mellett bevezetésre került a fegyverzettervezési kérdőív (**APQ**)⁷³.

A képesség alapú haderő kialakítása során értünk ugyan el eredményeket, de ezek még nem elegendőek. A Magyar Honvédség tett olyan felajánlásokat, amelyekre a NATO-nak nem volt szüksége. ***Erre a NATO főtitkári levél is rámutatott, melynek alapján a prágai csúcsertekezleten felajánlásra kerültek:***

- A NATO-nak összes bevethető erő (30 napos készenléti idő alatt) felszerelése megfelelő ABV egyéni és kollektív eszközökkel;
- A Szövetség földi megfigyelő rendszere fejlesztése és kiépítésének befejezése 2004-ig;
- A vezetési, irányítási és információ feldolgozó rendszer (C3) biztosítása;
- A precíziós irányított lövedékek raktári készletének növelése;
- Az idegen légvédelmet lefogó rendszerek számának növelése;
- A légi szállító képesség növelése és a légi utántöltő kapacitás biztosítása;
- A harctámogató erők létszámának növelése (műszaki, vegyi, egészségügyi, rendfenntartó kötelékek).

Ezek a feladatok beépítésre kerültek az FP-2004⁷⁴ tervekbe, melyek már egyre inkább a feladatalapú erőforrás- és költségtervezés új rendje alapján kerülnek kidolgozásra.

⁷² Defence Planning Questionnaire.

⁷³ Armament Planning Questionnaire.

⁷⁴ Forces Purposal.

Következtetések, javaslatok

- 1.) Az európai biztonság megváltozott, új biztonsági kockázatok jelentek meg. A katonai biztonság garanciája már nem elsődleges a nemzeti és nemzetközi biztonsági elemek között, ezért a haderőt minőségileg új alapokra kell helyezni. Feladataiban a multinacionális jelleg dominanciája érvényesül az ambíciószintek és képességek harmonizációja alapján.
- 2.) A Partnerség a Békéért Programban, a PARP feladatban szerzett katonai logisztikai tapasztalatok segítették a NATO taggá válás szakmai képességeinek megteremtését.
- 3.) A haderő megváltozott műveleti képességeihez kell igazítani az integrált, a nemzeti és multinacionális környezetben egyaránt működőképes, a támogatott kötelékkel egyidejű mobilitású képességekkel harmonizáló, flexibilis katonai logisztikát.
- 4.) A NATO katonai logisztikai munkacsoportjaiban kialakított kapcsolatok rendszere alkalmas egyrészt a nemzeti érdekérvényesítésre, másrészt a szövetségi követelmények beépítésére a nemzeti alapküldetéseinkbe. A tapasztalatokat évente legalább egy alkalommal nemzeti értekezleteken kell értékelni.
- 5.) A nyelvi felkészítés mellett hatékonyabban kell élni NATO SHAPE SCHOOL adta lehetőségekkel. A mobil kiképző csoportokban rejlő lehetőségeket jobban kell kihasználni.
- 6.) A szövetségi felajánlásaink során helyre kell állítani a szakmai és politikai tekintélyünket. Ezt hatékonyan akkor tehetjük meg, ha felajánlásaink és a Védelmi Tervező Rendszerünk egy Egységes Katonai Szakfeladatrendhez kötött, normákon- és normatívákon nyugvó, erőforrás- és költségalapú, a képességekkel és ambíciószintekkel harmonizáló feladatokra terjednek ki.
- 7.) A NATO logisztikai követelmények és tapasztalatok alapján célszerű tervezni a két- és többoldalú katonai logisztikai nemzetközi együttműködést, kiemelt figyelmet fordítva a csatlakozásra váró országok felkészítésére, továbbá a regionális együttműködés lehetőségeire. Fokoznunk kell aktivitásukat a **NATO-Oroszország Állandó**

Közös Tanácsban (PJC)⁷⁵, a NATO-Ukrajna Bizottságban (NUC)⁷⁶, a Mediterrán Együtműködési Csoportban (MCG)⁷⁷ és a WEAG -ban.

- 8.) A felajánlott erőknél, a béketámogatásban résztvevőknél és a befogadó nemzeti támogatásban érintett katonai és polgári erőknél alkalmasnak kell lenni a NATO követelmények teljeskörű alkalmazására.
- 9.) A kodifikációs szoftver beszerzésével sürgősen biztosítani kell a NATO kodifikációs rendszerrel való harmonizációt.
- 10.) A HM kidolgozásra kerülő egységes védelemgazdasági rendszerében a termelői és fogyasztói logisztikai elemek szétválasztása nem nemzeti óhaj, hanem NATO szövetségi követelmény⁷⁸. A képviselő és a működés rendjét ennek megfelelően célszerű kell kialakítani, részvételünkkel prioritizálni a 2003. évben átszervezett NATO logisztikai munkacsoportjaiban.

11.) A védelmi tervekben és a hosszú távú átalakítás során prioritást kell kapnia:

- a logisztikai bázis kialakításának és gazdaságos működtetésének;
- az elavult szaktechnikai eszközök cseréjének;
- a NATO -konform anyagellátási és készletképzési rendszer kialakításának;
- a közúti szállító kapacitás és okmányképzés fejlesztésének;
- az anyagmozgatási képesség fejlesztésének;
- a nemzeti támogató képesség kialakításának.

⁷⁵ Permanent Joint Council (NATO-Russia).

⁷⁶ NATO-Ukraine Commission.

⁷⁷ Mediterranean Cooperation Group.

⁷⁸ A szerző egyenlőre nem látja az MH ÖLTP-be csoportosított egyes termelői logisztikai funkciók hosszú távú létjogosultságát.

- 12.) A NATO STANAG-ek adoptálását követően azok tartalmát be kell dolgozni a katonai alapidokumentumokba.
- 13.) A multilaterális együttműködés során kiemelt feladatként kell kezelni a Befogadó Nemzeti Támogatás katonai és polgári feladatrendszerét.
- 14.) Hatékonyabban kell kihasználni az Infrastrukturális Bizottság (IC) által felügyelt NATO Biztonsági Beruházási Programjában rejlő gazdasági, pénzügyi és katonai és polgári logisztikai lehetőségeket.

A felhasznált irodalomra a lábjegyzetben történik utalás.

A LOGISZTIKA MŰSZAKI FUNKCIÓJA

(Külön díj)

Siku László¹

Bevezetés

A nemzetközi helyzetben végbement változások, a NATO 2002. november 21-22-én tartott prágai csúcstalálkozásán elfogadott új katonai koncepció, valamint a 2002 augusztusától 2003 júliusáig végrehajtott védelmi felülvizsgálat megállapításai a honvédség és feladatrendszerének átalakítását, a kor követelményeinek és a nemzetközi környezetnek megfelelő korszerű haderő kialakítását követelik meg.

Mindezek, valamint a pályázati felhívásban közzétettekkel való azonosulásom alapján arra vállalkozom jelen tanulmányommal, hogy a **Magyar Műszaki Kontingens**-ben teljesített külszolgálatom, valamint az eddigi katonai pályám során szerzett ez irányú ismereteimre, gyakorlati tapasztalataimra alapozottan kimunkáljam „*A logisztika műszaki funkciója*” újszerű, a kornak és a NATO új katonai koncepciónak megfelelő hatékonyabb megoldást jelentő válaszait, valamint az azok végrehajtására képes támogató szervezeti struktúrát.

Tanulmányom kidolgozását a következő indokok miatt választottam:

- Munkámmal hozzá szeretnék járulni a logisztika korszerűsítéséhez, a NATO új katonai koncepciójából adódó feladatok, valamint az aktuális problémáink sikeres megoldásához;
- Az új helyzetből – **a logisztika művelettámogató képességének fejlesztéséből** – adódóan elengedhetetlenné válik a logisztika műszaki funkciója **művelettámogató képesség** irányultságú feladatainak újragondolása, kimunkálása, valamint azok gyakorlatbani alkalmazásához szükséges szervezeti struktúra és technikai háttér kialakítása.

¹ Dr. Siku László alezredes, MH Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsnokság, támogató osztály, osztályvezető-helyettes.

Úgy érzem a felsorolt indokok megfelelően szemléltetik, hogy miért választottam tanulmányom témájának „*A logisztika műszaki funkciója*” újszerű, a kornak és a NATO új katonai koncepciónak megfelelő hatékonyabb megoldást jelentő válaszainak a feltárását és határoztam meg az alábbi *kutatási célokat*.

- Elemezni a logisztikai támogatás elméleti alapkérdéseit;
- Feltárni és kidolgozni a logisztika műszaki funkciójának elvi alapjait, lehetséges szakfeladatait a logisztikai támogatás funkcionális területeinek rendszerében;
- Kidolgozni a logisztika műszaki funkciójából adódó feladatok végrehajtására alkalmazható támogató erő csoportosítását, valamint javaslatot tenni felállítására.

Mindezen célkitűzések elérésével egy olyan anyagot kívántam összeállítani, amely segítséget nyújt a **logisztika műszaki funkciója művelettámogató képesség** irányultságú feladatainak a tervezéséhez, szervezéséhez és végrehajtásához békében, valamint a nem háborús és háborús katonai műveletek során.

1. A LOGISZTIKAI TÁMOGATÁS ELMÉLETI ALAPJAI

1.1. Röviden az elvi alapokról

Minden ország kialakította, illetve alakítja a saját logisztikai elveit, szervezetét és gyakorlatát. Ezek a kül- és belpolitika, a katonai tapasztalat és az érintett ország földrajzi szempontjai eredményeként fejlődtek ki. A NATO-n belül azonban egy többnemzetiségű, Szövetségben- való közös tevékenység követelményeit tükröző elvek kerülnek alkalmazásra, amelyekből néhány képesség alapú logisztikai funkció szokatlannak tűnhet még számunkra.

Logisztika fogalma

A logisztika fogalmának érdekessége, hogy ez a szó már régen elterjedt, mely mint a hadseregek történelmét végigkísérő tudomány vált ismertté. Az ókori Görögországban „*logisztáknak*” a pénzügyi ellenőröket nevezték. A Római Birodalomban a „*logisták*” a légiók élelemmel való ellátásáról gondoskodtak, munkájuk során készleteket képeztek és intézték a légiók elszállásolását. A Bizánci Birodalomban a „*logodéták*” a pénzügy, a kereskedelem és a katonaság magas rangú alkalmazottai vol-

tak. **VI. (Bölcs) Leó** (866-912): A háború művészetének összefoglaló magyarázata című műve alapján – „*A logisztika dolga, hogy a hadsereget zsolddal ellássa, a feladatnak megfelelően felfegyverezze és elossa, védelmi és harci eszközökkel felszerelje a hadművelet minden igényének és minden részének időbeni és elégséges megfeleltetésével...*”²

A XVIII. században, a hadseregek létszámának jelentős megnövekedésével az ellátási probléma még nagyobb hangsúlyt kapott. Ennek következtében alakult ki az az alapelv, hogy egy nagyobb létszámú hadsereget nem volt szabad ötnapi menettávolságnál messzebbre vezényelni a saját központi utánpótlás bázisától. Ezt az elvet M. J. Puysegur (1656-1743) francia hadtáptiszt írta le „*A hadművészet alapelvei és szabályai*” című művében. Ez az elv azonban a későbbiekben nem volt elfogadható, mivel gátolta a haderő mozgékonyágát. A logisztika új irányzatát, egyben annak alapjait **Antonie Henri Jomini** (1779-1869) francia tábornok dolgozta ki. Az ő felfogásában a logisztika a stratégia és a taktika mellett a hadtudomány harmadik ága, mely a csapatmozgások, csapatutánpótlások, valamint az erődítmények, szálláshelyek építésének gyakorlati művészete és tudománya. A hadviselés alapelvei című művében a logisztikáról a következőket írta: „*A logisztika mindazon szervezési intézkedések összessége, amelyekkel a vezérkar a stratégiai és taktikai elgondolásokat végrehajtja.*”³

Az USA- ban már az 1870-es években átvették Jomini gondolatmenetét. Alfred Thayer Mahan admirális úgy definiálta a logisztikát, hogy „*Az ország gazdasági és ipari erőforrásainak mobilizálása a fegyveres erők támogatása érdekében.*”⁴

Néhány definíció a napjainkbani logisztikáról:

Halászné, Logisztika műve alapján: „*A logisztika az áruk mozgatásának optimális szervezése és ellenőrzése a termeléstől a fogyasztásig, beleértve az újrahasznosítást is.*”⁵

² Jahns M.: A hadtudományok története, München. 1889.

³ Jomini A.: A hadviselés alapelveiről, Párizs. 1873.

⁴ Réger Béla: A logisztika kialakulásának története. Logisztikai évkönyv, Budapest. 1994.

⁵ Halászné Sipos Erzsébet: Logisztika. Magyar Világ Kiadó, Budapest. 1998.

A NATO-ban elfogadott logisztikai definíciót a NATO Logisztikai Kézikönyv-ben (Brüsszel, 1997) rögzítették, mely a következő:

„Logisztika:

A haderő mozgatásának és fenntartásának tervezésével és végrehajtásával foglalkozó tudomány. A legszélesebb értelmezésben **az alábbi katonai tevékenységi területekre terjed ki:**

- a) tervezés és fejlesztés, beszerzés, raktározás, szállítás, elosztás, fenntartás – karbantartás, kiürítés és az anyagok⁶ kiosztása,
- b) személyek szállítása,
- c) létesítmények vásárlása vagy építése, karbantartása, működtetése és elosztása,
- d) szolgáltatások beszerzés vagy nyújtása,
- e) az orvosi, valamint az egészségügyi szolgáltatás biztosítása.”⁷

A Magyar Honvédség Összhaderőnemi Logisztikai Doktrínája alapján:

„A logisztikai támogatás a katonai szervezetek mozgatásának és fenntartásának tervezésével és szervezésével foglalkozó feladatok és rendszabályok összessége, amely magába foglalja az MH alaprendeltetéséből eredő , valamint a szövetséges- és nemzetközi szerződésekben foglalt kötelezettségek teljesítéséből adódó katonai műveletek logisztikai szükségleteinek kielégítését.”⁸ “

A nemzetközi és hazai szakirodalmakban rögzített logisztikai fogalmak elemzése alapján kitűnik, hogy a teljes körű ellátásnak két tengelye, vagy iránya van. Az egyik (vertikális) tengely **az ellátási folyamatlánc:**

⁶ Szerzői megjegyzés: Anyag: eszköz a legtágabb értelemben, amely magába foglalja a gépjárműveket, fegyvereket, lőszeret, üzemanyagot, stb.

⁷ NATO Logisztikai Kézikönyv: HM HVK Logisztikai Főcsoportfőnökség, Budapest. 1998.

⁸ MH Összhaderőnemi Logisztikai Doktrína: HM HVK Logisztikai Csoportfőnökség, Budapest. 2003. p. 101.

mely a mai értelemben egy adott fogyasztó adott szükségletének adott termékkel/szolgáltatással való kielégítésének teljes műveletlánc. A másik (horizontális) tengely **az ellátás teljessége**: a mai értelemben egy adott fogyasztó minden szükségletének adott termékkel /szolgáltatásokkal való kielégítésének teljessége.

Mindezek alapján a katonai logisztika magába foglalja mind a készletek és képességek kialakítását, mind a fegyverzet és a haderő harcképességének fenntartását, ugyanakkor ezekből következően a logisztika két fontos területe (termelői és fogyasztói területei) jól elkülöníthetők egymástól.

Termelői (előállítói-gyártói) logisztika

A logisztikának ez a része a kutatással, tervezéssel, fejlesztéssel, gyártással és az anyagok átvételével foglalkozik. Ebből kifolyólag a termelői logisztika körébe tartoznak: a szabványosítás és interoperabilitás, a szerződések kötése, a minőség biztosítása, a tartalék alkatrészek beszerzése, a megbízhatóság és hibaelemzés, az eszközök-felszerelések biztonsági szabványai, a specifikációs és gyártási folyamatok, az üzemi próbák és tesztelek (beleértve a szükséges feltételek biztosítását), a kodifikáció, az eszközök dokumentációja, a konfiguráció ellenőrzés és módosítás.

Fogyasztói (felhasználói) logisztika

A logisztikának ez a része az első termékek átvételével, raktározásával, szállításával, karbantartásával (beleértve a javítást és az üzemképességet), működtetésével, valamint az anyagok elosztásával foglalkozik. Ebből adódóan a fogyasztói logisztikához tartozik a készletgazdálkodás (ideértve bármilyen anyagok és azokat a szolgáltatásokat, amelyek szükségesek a logisztikai eszközök előállításának biztosításához), a számára szükséges létesítmények biztosítása, a mozgatás irányítása, a megbízhatósági és meghibásodás-jelentési rendszer működtetése, a raktározás biztonsági előírásai, a szállítás és anyagkezelés, valamint az ehhez kapcsolódó kiképzés.

Logisztikai támogatás célja

Békében, valamint nem háborús és háborús katonai műveletek során az anyagi készletek és haditechnikai eszközök biztosításával, a mozgatási- szállítási feladatok végrehajtásával, valamint az elhelyezési és infrastrukturális feltételek támogatásával **hozzájárulni** a katonai szervezetek állandó hadrafoghatóságának és harcképességének fenntartásához, vala-

mint a számukra elrendelt katonai művelet (feladat) sikeres végrehajtásához.

1.2. Röviden a logisztikai funkciókról

Fontos azt felismerni, hogy *a különböző logisztikai funkciók összességéből áll a teljes/totális logisztikai támogatás*. A NATO logisztikusok is gyakran találják magukat abban a helyzetben, hogy munkájuk közben a legkisebb minimumként méltányolniuk kell más területek felelősségeit és problémáit. Például, a logisztikai tervezés a nemzeti, a NATO vagy a főbb NATO Parancsnokságok (MNC) irányelvein alapulnak és legyenek akár hadműveleti, igazgatási, logisztikai, katonai vagy polgári jellegűek, azokat egyeztetni kell az összes érintett ágazat törzsével. Ezt világosan megmutatja a logisztika fő funkcióinak rövid vizsgálata.

A logisztika ellátási funkciója

Az ellátási funkció átfogja a katonai erők eszközeiben felhasznált összes anyagot és terméket, a haderő támogatását és fenntartását. Magába foglalja a készletszintek megállapítását, a beszerzést, az elosztást és az utánpótlást, valamint szolgáltatások igénybevételeét és nyújtását.

A logisztika üzemben tartási funkciója

Az üzemeltetés, üzemfenntartás, tárolás, technikai kiszolgálás, valamint a karbantartás az anyagi és technikai eszközöknek egy meghatározott állapotban való fenntartására, illetve az abba való visszaállítására irányuló tevékenységek összességét jelenti.

A logisztika mozgatási és szállítási funkciója

Követelményként jelenik meg az, hogy a Szövetség szerepkörei és feladatai teljes skálájának a végrehajtása érdekében, az erőknek a hadszíntéren belüli és a hadszínterek közötti időben történő mozgatására létezzen egy rugalmas kapacitás. Ez a hadműveletek kialakításához és fenntartásához szükséges logisztikai támogatásra is vonatkozik.

A logisztika egészségügyi funkciója

Ez a funkció biztosítja a hatékony egészségügyi rendszert a beteg, sérült és sebesült személyek ellátására és kiürítésére, a sérülés vagy betegség miatti kieső szolgálati napok számának csökkentésére, továbbá a gyógyultaknak a szolgálatban történő visszaállítására.

A logisztika szerződéskötési funkciója

A tevékenységek végrehajtása szempontjából növekvő fontosságúvá váltak a szerződéskötések, különösen abban az esetben, amikor a tevékenységet a NATO felelősségi körzetén kívül folytatják. A szerződéskötés egy igen nagy jelentőségű eszköz, amit alkalmazni lehet, hogy a NATO parancsnok igényei szerinti anyagi készletek és szolgáltatások beszerzésével gyorsan hozzáférhessenek az országon belüli erőforrásokhoz.

A logisztika gazdasági funkciója

A költségvetési és pénzügyi területek gyakorlatilag hatással vannak a logisztikai tevékenységek összes formájára. Így a logisztikai gazdálkodás a támogatás megvalósításához szükséges erőforrások tervezését, a beszerzésre kerülő és a meglévő erőforrások célirányos, szabályos felhasználását jelenti.

A logisztika műszaki-katonai elhelyezési (tábori infrastrukturális) funkciója

A logisztikának az egyik alrendszerként mindazoknak a rendszabályoknak és tevékenységeknek az összessége, amelyek a katonai szervezetek részére a feladataik ellátásához szükséges műszaki építési, infrastrukturális beruházási és elhelyezési feltételek megteremtésére és fenntartására irányulnak.

Összegzésképp, a logisztikai támogatás funkcionális területeinek a részletes elemzésének eredményeképp jól érzékelhető, hogy *a különböző logisztikai funkciók összességéből áll a teljes/totális logisztikai támogatás.*

A továbbiakban nézzük meg a logisztika műszaki funkciójának helyét, szerepét és lehetséges feladatait a katonai műveletek logisztikai támogatása során. Azonban ezek részletes kifejtése előtt szükségesnek tartom tisztázni a műszaki funkció fogalmát és célját.

2. A logisztika műszaki funkciója

2.1. A műszaki funkció fogalma, célja

A műszaki funkció fogalma

A szakirodalmak, valamint a logisztikai támogatás funkcionális területei elemzésének eredményeképp, *véleményem szerint*: a logisztika műszaki funkciója a logisztikai támogatás egyik alrendszerként azon műszaki szaktevékenységek és rendszabályok összessége, amellyel kedvező feltételeket teremtünk a csapatok mozgatus-szállítási, valamint a katonai elhelyezési (tábori infrastrukturális) feladatainak a végrehajtásához békében, a nem háborús és háborús katonai műveletek során.

A műszaki funkció célja:

A rendszeresített, vagy a feladatok végrehajtásához biztosított technikai eszközök, felszerelések, anyagok és harcanyagok célirányos alkalmazásával, kedvező feltételek teremtésével hozzájárulni a támogatott katonai szervezetek mozgatus-szállítási, valamint a katonai elhelyezési (tábori infrastrukturális) feladatainak a hadműveleti- és harcászati igényekhez igazodó sikeres végrehajtásához.

A műszaki funkció céljai elérhetők:

- A támogatott erők egyszerűbb műszaki feladatok végrehajtására való felkészítésével, valamint a támogatást végrehajtó műszaki erők kiképzettségének magas fokával;
- A támogatást végrehajtó műszaki erők erőkifejtésének összpontosításával, valamint szilárd és folyamatos vezetésükkel;
- A támogatott erőkkel, a civil-katonai és a feladat végrehajtásban résztvevő más szervekkel való szoros együttműködéssel, valamint a támogatási feladatokba bevonható nem katonai (helyi, nemzetközi, stb.) erőforrások felhasználásával;
- A műszaki felszerelések, a terep és a helyi anyagok hozzáértő ki- és felhasználásával;

- A támogatást végrehajtó műszaki erők felszerelési, technikai eszközökkel és anyagokkal, harcanyagokkal időben történő ellátásával.

2.2. A műszaki funkció lehetséges szakfeladatai a logisztikai támogatás funkcionális területeinek rendszerében

A műszaki funkció lehetséges szakfeladatait a logisztikai támogatás mozgatás-szállítás, valamint a műszaki-katonai elhelyezési funkcionális alrendszerekre alapozottan kívánom kifejteni és egyben bizonyítani, hogy az elrendelt feladatok, valamint a logisztika által tervezettek sikeres végrehajtásában a műszaki funkció szakfeladatainak jelentős szerepük van.

„A mozgatás-szállítás a katonai szervezetek mozgékonyágát és rugalmas támogatását biztosító rendszer, amelyet a katonai és polgári közlekedési szervek a katonai közlekedési szükségletek kielégítéséért és a közlekedési képességek fenntartásáért működtetnek.”⁹

Vagyis a közlekedés, a csapatok mozgatása-szállítása, ellátása, utánpótlása utakon, vasúton, valamint légi- és vízi kikötők, utak alkalmazásával valósíthatók meg, **amelyek viszont megkövetelik:**

- Fel kell deríteni (műszaki szempontok alapján) az adott területet;
- Szükség esetén fel kell deríteni a fel nem robbant lőszereket robbanóanyagokat-aknákat, majd beazonosításukhoz meg kell jelölni azokat, ezek után pedig az elrendeltek szerinti mértékben hatástalanításukat illetve a terület mentesítését végre kell hajtani;
- Folyamatosan értékelni kell a terepet, utakat, vasutakat és azok járulékos műtárgyait, a vízi kikötőket, utakat és átkelőhelyeket;
- Meg kell határozni a létező struktúra feladatra kihatással lévő jellemzőit, így pld. a szilárdságát, maximális teherbíró képességét, valamint az építésük, megerősítésük, javításuk-karbantartásuk illetve a végrehajtandó műszaki szaktevékenységek szükségességét és módját;

⁹ MH Összhaderőnemi Logisztikai Doktrína: HM HVK Logisztikai Csoportfőnökség, Budapest. 2003. p. 121.

- Biztosítani kell és folyamatosan fenn kell tartani a vízi kikötők, utak hajózhatósági feltételeit a csapatok, a polgári hajózás, valamint a vízi szállítások biztonságos végrehajtása érdekében.

Ezek után rátérek a műszaki-katonai elhelyezési funkció kapcsán a műszaki funkció lehetséges szakfeladataira.

„A műszaki-katonai elhelyezési (tábori infrastrukturális) támogatás mindazoknak a rendszabályoknak és tevékenységeknek az összessége, amelyek a katonai szervezetek részére a feladataik ellátásához szükséges műszaki építési, infrastrukturális beruházási és elhelyezési feltételek megteremtésére és fenntartására irányulnak.”¹⁰

Mindezek eredményes végrehajtása megköveteli:

- Az adott terep, terület és annak objektumai műszaki felderítését;
- Az adott terep és annak objektumai műszaki átvizsgálását, aknamentesítését, a lőszer-robbanószerkezetek hatástalanítását;
- Az adott terep, terület és annak objektumai műszaki értékelését;
- A személyi állomány életvédelmét- és életfeltételeit biztosító építmények építését, berendezését, üzemeltetését és fenntartását;
- Táborok, bázisok műszaki berendezését, üzemeltetését és fenntartását;
- Részvételt az infrastrukturális szolgáltatások és építmények biztosításában, javításában, valamint működőképességük fenntartásában;
- Az álcázás műszaki feladatainak, rendszabályainak végrehajtását.

Az előbbieken kifejtettek alapján jól érzékelhető, hogy a logisztika műszaki funkciója és annak lehetséges szakfeladatai szorosan kapcsolódnak a logisztika sikeréhez, mivel megteremti a logisztikai feladatok végrehajtásához elengedhetetlenül szükséges kedvező műszaki hátteret.

Ugyanakkor mind a mozgás-szállítás mind a műszaki-katonai elhelyezési (tábori infrastrukturális) támogatási funkcionális területeknél

¹⁰ MH Összhaderőnemi Logisztikai Doktrína: HM HVK Logisztikai Csoportfőnökség, Budapest. 2003. p. 126.

bármely műszaki funkcióból eredő szakfeladat figyelmen kívül hagyása nehezíti-gátolja ezen kedvező műszaki háttér megteremtését, amely egyben az elrendelt feladat szabályos, törvényeknek megfelelő, határidőre történő végrehajtását is veszélyezteti.

A MŰSZAKI FUNKCIÓ LEHETSÉGES SZAKFELADATAI

Az előbbieken kifejtett különös fontossággal bíró tények után véleményem szerint a logisztika műszaki funkciójának szakfeladatai az **alábbiak lehetnek:**

- A terep, terület és annak objektumai (építmények, utak, vasutak és azok járulékos műtárgyai, átkelőhelyek) műszaki felderítése. *(lásd 1. sz. kép);*



1. sz. kép: Állandó és ideiglenes hidak műszaki felderítése.

- Az adott terep, terület és annak objektumai (építmények, utak, vasutak és azok járulékos műtárgyai, a vízi kikötők, utak és átkelőhelyek) műszaki átvizsgálása, aknamentesítése, a lőszeres, robbanószerkezetek hatástalanítása *(lásd 2. sz. kép);*



2. sz. kép: Aknamentesítési feladatok végzése.

- Az adott terep, terület és annak objektumai (építmények, utak, vasutak és azok járulékos műtárgyai, a vízi kikötők, utak és átke-lőhelyek) műszaki értékelése *(lásd 3. sz. kép)*;



3. sz. kép: Állandó és ideiglenes hidak, műtárgyak terhelhe-tőségének értékelése.

- Meg kell határozni az értékelés alapján a létező struktúra feladatra kihatással lévő jellemzőit, így pld. a szilárdságát, maximális teherbíró képességét, valamint a megerősítésük, javításuk-karbantartásuk illetve a végrehajtandó műszaki szaktevékenységek szükségességét és módját (*lásd 4. sz. kép*);



4. sz. kép: Híd karbantartási munkáinak végzése.

- Utak, vasutak, ideiglenes hidak, táborok, bázisok építése, műszaki berendezése, üzemeltetése és fenntartása, különösen téli időszakban előtérbe kerül a mozgékonyság érdekében végrehajtandó útfenntartó tevékenység (*lásd 5-6 sz. képek*);



5. sz. kép: Ideiglenes jellegű bázis, tábor műszaki berendezése.



6. sz. kép: Utak hó- és jégmentesítése

- A személyi állomány életvédelmét- és életfeltételeit biztosító építmények építése, berendezése, üzemeltetése és fenntartása *(lásd 7. sz. kép.);*



7. sz. kép: A személyi állomány életfeltételeit biztosító építmények építése.

- Részvétel az infrastrukturális szolgáltatások és építmények biztosításában, javításában, valamint működőképességük fenntartásában, védeltségük növelésében *(lásd 8. sz. kép.)*¹¹;



8. sz. kép: Raktárépület vasbeton védőfallal való biztosítása.

- Biztosítani kell és folyamatosan fenn kell tartani a vízi kikötők, utak hajózhatósági feltételeit a csapatok, a polgári hajózás, valamint a vízi szállítások biztonságos végrehajtása érdekében;
- Végre kell hajtani az álcázás műszaki feladatait és rendszabályait.

Összességépp megállapíthatom, hogy a logisztika műszaki funkciója – a logisztikai támogatás alrendszereként – az általam kimunkált lehetséges feladatai végrehajtásával jelentősen hozzájárul a logisztikai támogatás feladatainak a végrehajtásához és egyben az elrendelt küldetés sikeres teljesítéséhez.

¹¹ Szerzői megjegyzés: A tanulmány 1-8. sz. képei az SFOR-ban teljesített külszolgálatom időszakában készültek

Ezek után, mivel az eddig végzett munkám eredményeképp:

- Elemeztem a logisztikai támogatás elméleti alapkérdéseit;
- Meghatároztam, pontosítottam a téma megalapozását elősegítő fogalmakat;
- Feltártam és kidolgoztam a logisztika műszaki funkciójának elvi alapjait, lehetséges szakfeladatait a logisztikai támogatás funkcionális területeinek rendszerében.

Mindezen feladatok elvégzésével megteremtettem a feltételeket a további munkámhoz, a logisztika műszaki funkciójából adódó feladatok végrehajtására alkalmazható támogató erő, csoportosítás kialakítására, valamint a felállítására teendő javaslat kimunkálásához.

3. A logisztika műszaki funkciója szakfeladatai végrehajtására szervezésre (felállításra) javasolt támogató erők szervezeti felépítése

3.1. A szakfeladatok végrehajtására, szervezésre (felállításra) javasolt támogató erők szükségessége és a velük szemben támasztható követelmények

A tanulmányom kidolgozása időszakában a Magyar Honvédséget a változás-átalakulás jellemezte, amelyek különféle szervezetek megszűnésével, létszámcsökkentésekkel, illetve új szervezeti elemek kialakításával jártak együtt. Ugyanakkor az általam előbbieken kimunkált logisztika műszaki funkciójához kapcsolódó szakfeladatok végrehajtására az **MH. Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsnokság (továbbiakban MH ÖLTP)** alárendeltségében csak a tűzszerész és hadihajós szakfeladatok végrehajtására áll rendelkezésre műszaki támogató katonai szervezet, az **MH 1. Honvéd Tűzszerész és Hadihajós Ezred (továbbiakban MH 1. HTHE)**. A többi – **jelentős művelettámogató képességet biztosító** – szakfeladat végrehajtására nem áll rendelkezésre az MH ÖLTP alárendeltségében műszaki támogató katonai szervezet.

Mindezek, valamint eddigi vizsgálati eredményeim alapján megálapítom, hogy ki kell alakítani a logisztika műszaki funkciójához kapcsolódó szakfeladatok végrehajtására igénybe vehető, felhasználható, alkalmazható, az MH ÖLTP alárendeltségébe tartozó katonai szervezeteket. Ugyanis, mind békében mind a nem háborús és háborús katonai műveletek előbbiekben kifejtett támogatása speciális szemléletet, felkészítést, kiképzést, valamint új szervezeti elemeket–struktúrát követel meg, amelyek képesek a logisztika művelettámogató képesség növeléséhez hozzájárulni.

Ezen szervezeti elemek–struktúrák szükségességét az általam legfontosabbnak ítélt alábbi tényezők is indokolják:

- A politika a kor követelményeinek és a nemzetközi helyzetnek megfelelő, **korszerű képesség alapú haderő** kialakítását tűzte célul;
- A NATO 2002. november 21-22-én tartott prágai csúcstalálkozóján elfogadott **új katonai koncepció**, valamint **a logisztikával kapcsolatos magyar felajánlások**;
- A korszerű haderőben a logisztikai támogató műveletek sikeres végrehajtása megköveteli a logisztika műszaki funkciójával kapcsolatban a rugalmas, művelettámogató képességekre orientált szervezeti struktúra kiépítését, működését;
- A jelenlegi, mai logisztika még nem a **művelettámogatásra orientált** – szemben a korszerű haderővel – hanem elsősorban a haderő fenntartására koncentrálnak.

Úgy érzem az előbbiekben kifejtettekkel kellően bizonyítottam a logisztika műszaki funkciójához kapcsolódó szakfeladatok végrehajtására képes, az MH ÖLTP alárendeltségébe tartozó katonai szervezetek felállításának szükségességét, **amellyel célunk:** a logisztika műszaki funkciójával kapcsolatos szakfeladatok végrehajtására speciálisan felkészített támogató erővel részt venni a logisztikai támogatás művelettámogató képességének fejlesztésében.

A támogató erők rendeltetése: az állományuk és speciális felszerelésük, technikai eszközeik, anyagaik, harcanyagaik, valamint kiképzettségük szerinti szakfeladatok végrehajtása. Ezen feladatokat a tanulmány **2.2. fejezetében** részletesen kifejtettem.

Követelmények a műszaki támogató erőkkel szemben:

- Szervezete, személyi állományának összetétele, kiképzettsége, felkészítése feleljen meg a korszerű haderővel szembeni elvárásoknak, struktúrájának, valamint a szakfeladatoknak;
- Rendelkezzen hatékony és le szabályozott irányítási és vezetési rendszerrel, valamint azok technikai hátterével;
- A műszaki-technikai eszközökkel, felszerelésekkel, anyagokkal, harcanyagokkal való ellátottsága feleljen meg a kor színvonalának.

3.2. A szakfeladatok végrehajtására, szervezésre (felállításra) javasolt támogató erők szervezeti felépítése, főbb műszaki-technikai eszközei és lehetőségei

A tanulmányom előbbi fejezeteiben megállapítottak megvalósítása érdekében kidolgoztam a logisztika műszaki funkciójával kapcsolatos szakfeladatok végrehajtására alkalmas támogató alegységek szervezeteit, valamint személyi állományának összetételét, amely megfelel az előbbieken rögzített követelményeknek.

A műszaki szaktevékenységek tervezésére, szervezésére és végrehajtására valamint a műszaki létesítmények működtetésére:

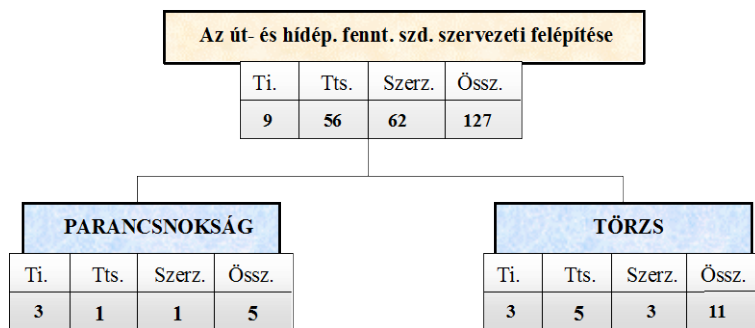
- Út- és hídépítő, fenntartó századot, valamint;
- Műszaki építő, üzemeltető és fenntartó századot szerveztem.

Munkám során messzemenően arra törekedtem, hogy az elvárásoknak, követelményeknek megfelelő, a logisztika műszaki funkciójával kapcsolatos szakfeladatok tervezésére, szervezésére, irányítására, végrehajtására és ellenőrzésére képes szervezeteket alakítsak ki.

A továbbiakban részletesen kifejtem az út- és hídépítő, fenntartó század, valamint a műszaki építő, üzemeltető és fenntartó század szervezeti felépítését.

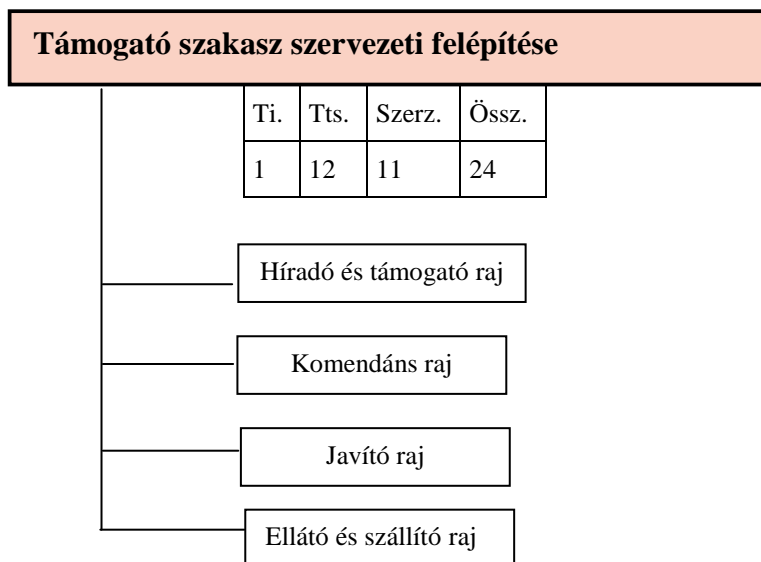
Út- és hídépítő, fenntartó század

A század vezető szerveként *parancsnokságot és törzset* szerveztem az önálló tevékenység, a katonai vezetéssel való kapcsolattartásra, valamint a század tevékenységének tervezésére, szervezésére és vezetésére. Szervezeti felépítését az **1. sz. ábra** tartalmazza



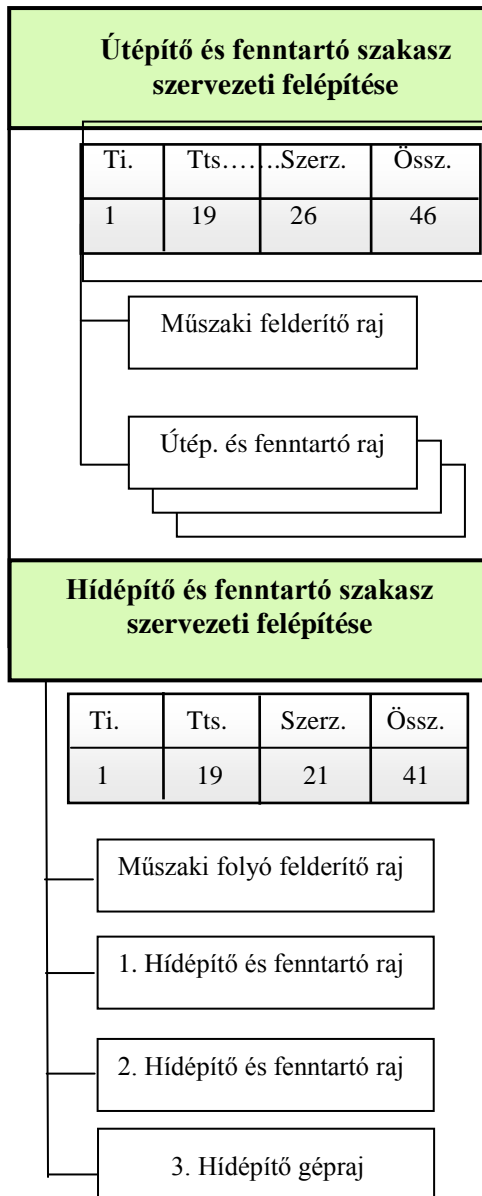
1. sz. ábra: A vezetőszerz felépítése

A század tevékenységének támogatására *támogató szakaszt* szerveztem. Szervezeti felépítését a **2. sz. ábra** tartalmazza.



2. sz. ábra.

A műszaki szaktevékenységek végrehajtására *út- és hidépítő, fenntartó szakaszokat* szerveztem. Szervezeti felépítésüket a 3. sz. *ábra* tartalmazza.

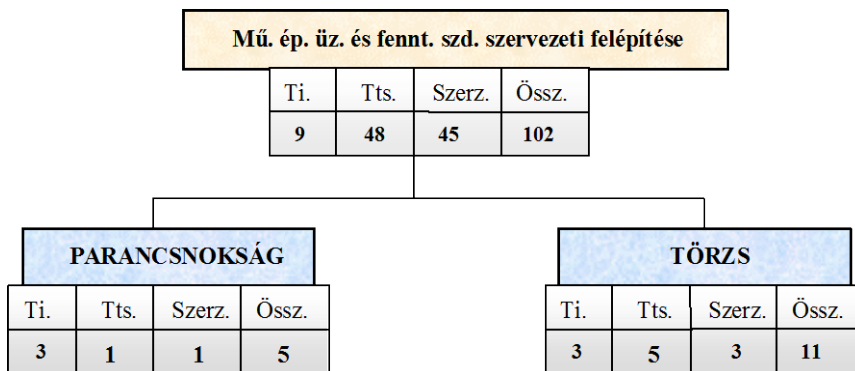


3. sz. ábra: Út-és hidépítő, fenntartó szakaszok szervezeti felépítése

A továbbiakban rátérek a műszaki építő, üzemeltető és fenntartó század szervezeti felépítésének kifejtésére.

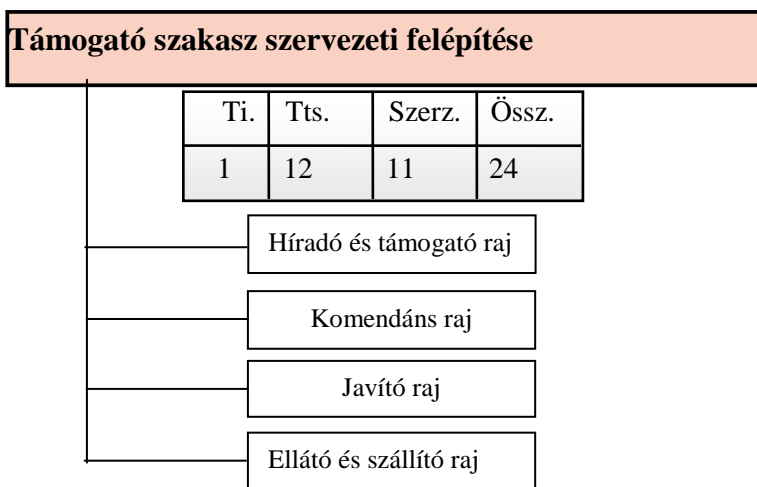
Műszaki építő, üzemeltető és fenntartó század

A század vezető szerveként *parancsnokságot és törzset* szerveztem az út- és hídépítő, fenntartó századnál már kifejtett feladatkörrel. Szervezeti felépítését a **4. sz. ábra** tartalmazza.



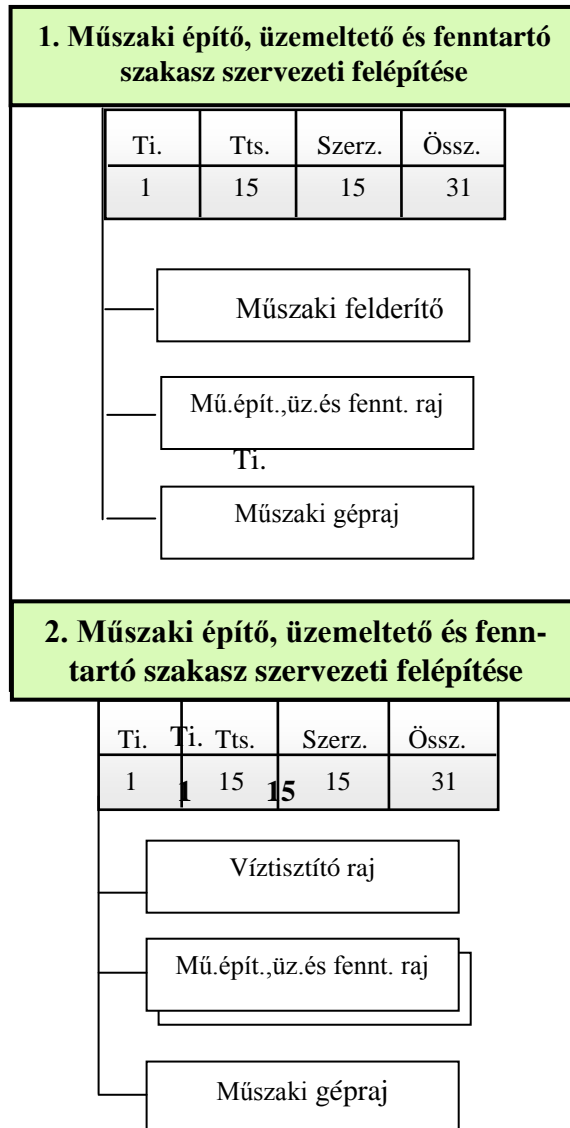
4. sz. ábra: A vezetőszervezet felépítése.

A század tevékenységének támogatására *támogató szakaszt* szerveztem. Szervezeti felépítését a **5. sz. ábra** tartalmazza



5. sz. ábra: A támogató szakasz szervezeti felépítése

A műszaki szaktevékenységek végrehajtására *műszaki építő, üzemeltető és fenntartó szakaszokat* szerveztem. Szervezeti felépítésüket a *6. sz. ábra* tartalmazza.



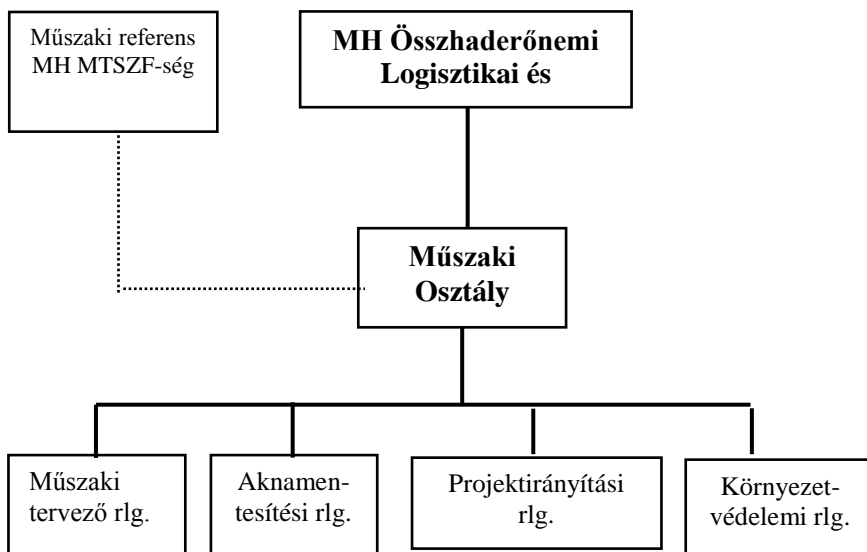
6. sz. ábra: Műszaki építő, üzemeltető és fenntartó szakaszok szervezeti felépítése.

Az általam kidolgozott logisztika műszaki funkciójával kapcsolatos szakfeladatok, valamint azok végrehajtására képes műszaki támogató szervezetek szakmai irányítására, vagyis az ez irányú hatékony **művelet-támogató képességű** munka végzése érdekében **célszerű lenne egy olyan kellő jogkörrel rendelkező szervezet létrehozása, amely lehetőség szerint már békében a mindennapi tevékenységgel összefüggő műszaki munkálatokkal foglalkozna.**

Ez a szervezet az MH ÖLTP szervezetében kerülhetne megszervezésre „**Műszaki Osztály**” jogállású szervezeti elemként, amely az MH ÖLTP parancsnok helyettes **szolgálati alárendeltségében működne és megvalósítja:**

- Az MH ÖLTP parancsnok logisztikával kapcsolatos műszaki erő-kifejtésének koordinációját;
- Feladatszabást a műszaki erők számára és azok teljesítményének ellenőrzését;
- A NATO és hazai finanszírozású MH ÖLTP szintű műszaki, infrastrukturális projektek számára felkínált polgári műszaki szerződések kialakításának és ellenőrzésének koordinálását.

A „Műszaki Osztály” lehetséges struktúráját tartalmazza



7. sz. ábra. A műszaki osztály lehetséges struktúrája.

A műszaki támogató szervezetek főbb műszaki-technikai eszközei

A műszaki támogató szervezetek főbb műszaki technikai eszközeit, anyagait a jelenleg még rendszerben lévőkre alapoztam. Ugyanis azt látnunk kell, hogy a korszerűsítés csakis az ország teherbíró képességével, a gazdaság termelőképességével arányosan valósítható meg. Természetesen az elkövetkező években meg kell kezdeni a műszaki támogató szervezetek korszerű, NATO kompatibilis műszaki technikai eszközökkel-felszerelésekkel, anyagokkal való ellátását. *Célszerű lenne a szakfeladatok végrehajtása során jól alkalmazható korszerű többrendeltetésű, mozgékony műszaki gépeket tartozékaikkal együtt, valamint korszerű műszaki eszközöket-anyagokat (például drótakadályelemek, HESCO elemek, Mabey & Johnson hídkészletek, fém nyompálya elemek stb.) beszerezni.* Gyártásukat megrendelésekkel finanszírozni és ezekkel ellátni a műszaki támogatást végző erőket. Ennek vonzataként viszont a személyi háttér is csökkenthető lenne a jövőben.

A főbb műszaki technikai eszközeik az alábbiak lehetnek:

- Műszaki felderítő és akadály elhárító harcjármű 2 db
- Buldózer 4 db
- Gyorsjáratú lánctalpas buldózer 2 db
- Önjáró útprofilozó 3 db
- Rakodó földmunkagép 4 db
- Önjáró ládás földgyalu 2 db
- Önjáró gumikerekes úthenger 2 db
- Önjáró (vas) úthenger 2 db
- TMM-3 hídépítő klt. 1 klt
- Rocsó klt. 1 klt
- Univerzális földmunkagép 6 db
- Darus gépkocsi 3 db
- Vontatható légsűrítő gépcsoport 2 klt

- VÁM-77 villamos ácsműhely 1 klt
- Gépkocsira szerelt talajfúró 1 klt
- Vízisztító berendezés (ZENON) 1 klt
- 8t. önkormányozó gépjármű 10 db
- Benzinmotoros láncfűrés 10 db.

A műszaki támogató szervezetek lehetőségei

Út- és hídépítő, fenntartó század

- 60-80 km meglévő út felderítése;
- átkelőhelyek felderítése (a folyó méreteitől és jellegétől függően);
- 80-100 km oszlopút felderítése;
- 5 m széles út egyengetése (8,5 -10,5 km);
- terepegyengetés, 25 000 - 30 000 m² (guker buld.);
- 30-50 km meglévő út berendezése fenntartása;
- 1,2-1,5 km földút építés sík terepen;
- 20-25 km oszlopút kitzése és berendezése sík terepen;
- 100-220 db. fadöntés;
- 100-240 db. fadarabolás;
- 40 m-es híd telepítése (3 m-es vízmélységig, 60 t. lánctalpas 11 t. kerek jármű tengelynyomásra);
- hagyományos fahidak építése (méretektől, szerkezettől és körülményektől függően);
- rombolt hidak bontása (méretektől, szerkezettől és körülményektől függően);

Műszaki építő, üzemeltető és fenntartó század:

- Különbéféle infrastrukturális építmények, létesítmények építése és szakipari munkáinak végzése 1-2 db;
- Meglévő építmények, létesítmények átalakítása az életfeltételek megteremtéséhez, tábor-bázis berendezése sátrak konténerek felhasználásával 1-2 db;
- HESCO elemekből (egyéb anyagok felhasználásával) különféle fedezékek építése 7-10 db;
- Homokzsákok és egyéb anyagok felhasználásával különféle védettséget fokozó létesítmények építése 6-12 db;
- Építmények, létesítmények karbantartási, egyszerűbb átalakítási munkálatai végzése 3-4 db;
- Naponta a küldetés céljának megfelelő víz kitermelése, tisztítása (ZENON típ. víz-és szennyvízkezelő rendszerrel: 22500 liter/nap; 45000 liter/nap);
- Folyamatos üzemeltetési, fenntartási munkálatok végzése a bázis, tábor egész területén.

A továbbiakban a végrehajtó műszaki támogató szervezetekkel kapcsolatban szükségesnek tartom kifejtetni azt a tényt is, hogy a szervezetükből adódó feladatainknak és specialitásuknak megfelelően az általuk támogatott erők **képességeinek** a megsokszorozói. A terepről adott értékeléssel segítik a parancsnokot, valamint biztosítják a szükséges műszaki eszközöket, felszereléseket, anyagokat és speciális szakismereteket a támogatott erők részére. Mindezek alátámasztásául, a külföldi szolgálatom ideje alatt tapasztalhattam, hogy a NATO országok hadseregeiben fontosnak tartják a műszaki erők támogató tevékenységét. Ezt teszik azért, mert a világ számos pontján napjainkban is „éles” műveleteket hajtanak végre, s így nap mint nap érzékelik, hogy a műszaki erők a támogatott kötelek tevékenységét lényegesen befolyásolják.

Ezért fontosnak tartom a logisztika korszerűsítése során ezen **műszaki támogató szervezetek felállítását**, mivel növelnénk a logisztika művelettámogató képességét és egyben egy jelentős, hatékony, képességorientált-professzionális és gyorsan alkalmazható erő állna az MH ÖLTP alárendeltségében rendelkezésre. Ezek a műszaki támogató szervezetek

az MH ÖLTP „*Központi logisztikai szervezetbe*” kerülhetnének szervezésre.

Előnyére válik az általam kimunkált szervezeti struktúrának – a szakfeladatoktól függően – akár század kötelékben, akár szakasz, raj erjú szakalegységei kötelékében ***képes önálló műszaki támogató tevékenységet folytatni***. Ez azért is lényeges, mivel a szakfeladatok számos esetben speciális felkészültséggel-gyakorlással rendelkező, korszerű műszaki felszerelésekkel ellátott kis kötelékeket igényelnek.

Összegzésképp tehát megállapíthatom, hogy az általam kidolgozott műszaki támogató szervezetek, szervezeti felépítésükből, a műszaki-technikai eszközökkel, felszerelésekkel, anyagokkal, harcanyagokkal való ellátottságukból, valamint szakirányú speciális kiképzésük, felkészítésükből adódóan képesek a logisztika műszaki funkciójához kapcsolódó támogató tevékenységet folytatni és szakfeladatait eredményesen végrehajtani.

Mindezek alapján, tanulmányom célkitűzéseinek megfelelően javaslom az általam kidolgozott szervezeti struktúrák felállítását. Ugyanis vallom, hogy a logisztika műszaki funkciójához kapcsolódó szakfeladatokat csak szakmailag professzionálisan felkészült hivatásos és szerződéses állományra épített műszaki támogató erővel és annak vezető szervével lehet eredményesen végrehajtani.

4. Összegzett következtetések, javaslatok

Témám összegzésképp megállapíthatom, hogy a nemzetközi helyzetben végbement változások, a NATO 2002. november 21-22-én tartott prágai csúcstalálkozásán elfogadott új katonai koncepció, valamint a 2002 augusztusától 2003 júliusáig végrehajtott védelmi felülvizsgálat megállapításai a honvédség és feladatrendszerének átalakítását, a kor követelményeinek és a nemzetközi környezetnek megfelelő korszerű haderő kialakítását követelik meg.

Ezen új helyzetből – a logisztika korszerűsítéséből – adódóan elengedhetlenné válik a logisztika műszaki funkciója ***művelettámogató képesség*** irányultságú feladatainak újragondolása, kimunkálása, valamint azok gyakorlatbani alkalmazásához szükséges szervezeti struktúra és technikai háttér kialakítása.

Az általam kimunkált logisztika műszaki funkciója – a logisztikai támogatás alrendszereként – lehetséges feladatai végrehajtásával ***jelentő-***

sen hozzájárul a logisztikai támogatás feladatainak a végrehajtásához és egyben az elrendelt küldetés sikeres teljesítéséhez.

Ki kell alakítani viszont a logisztika műszaki funkciójához kapcsolódó szakfeladatok végrehajtására igénybe vehető, felhasználható, alkalmazható, az MH ÖLTP alárendeltségébe tartozó műszaki támogató katonai szervezeteket. Ugyanis mind békében, mind a nem háborús és háborús katonai műveletek előbbiekben kifejtett támogatása speciális szemléletet, felkészítést, kiképzést, valamint új szervezeti elemek-struktúrát követel meg, amelyek képesek a logisztika művelettámogató képesség növeléséhez hozzájárulni.

Az általam kidolgozott műszaki támogató szervezetek, szervezeti felépítésükből, a műszaki-technikai eszközökkel, felszerelésekkel, anyagokkal, harcanyagokkal való ellátottságukból, valamint szakirányú speciális kiképzésük, felkészítésükből adódóan képesek a logisztika műszaki funkciójához kapcsolódó támogató tevékenységet folytatni és szakfeladatait eredményesen végrehajtani.

Mindezek alapján, tanulmányom célkitűzéseinek megfelelően javaslom:

- A logisztika korszerűsítése során ezen műszaki támogató szervezetek felállítását, mivel a szervezetükből adódó feladataiknak és specialitásuknak megfelelően az általuk támogatott erők **képességeinek** a megsokszorozói, ugyanakkor **növelnék a logisztika művelettámogató képességét és egyben egy jelentős, hatékony, képességorientált-professzionális és gyorsan alkalmazható erő állna az MH ÖLTP alárendeltségében rendelkezésre.** Ezek a műszaki támogató szervezetek az MH ÖLTP „**Központi logisztikai szervezetbe**” kerülhetnének szervezésre.
- A logisztika műszaki funkciójával kapcsolatos szakfeladatok, valamint azok végrehajtására képes műszaki támogató szervezetek szakmai irányítására, vagyis az ez irányú hatékony **művelettámogató képességű** munka végzése érdekében **egy olyan kellő jogkörrel rendelkező szervezet létrehozását, amely lehetőség szerint már békében a mindennapi tevékenységgel összefüggő műszaki munkálatokkal foglalkozna.** Ez a szervezet az MH ÖLTP szervezetében kerülhetne megszervezésre „**Műszaki Osztály**” jogállású szervezeti elemként.

Ugyanis vallom, hogy a logisztika műszaki funkciójához kapcsolódó szakfeladatokat csak szakmailag professzionálisan felkészült hivatásos és

szerződéses állományra épített műszaki támogató erővel és annak vezető szervével lehet eredményesen végrehajtani.

Tanulmányom zárásaképp szeretnék rámutatni, hogy az általam eddig kifejtetteket valós tényekkel tudom alátámasztani, mégpedig a Magyar Műszaki Kontingens (továbbiakban MMK) 1996-tól 2002-ig tartó sikeres küldetésével, valamint az MMK-ban végrehajtott 10 hónapos külföldi szolgálati időm alatt szerzett gyakorlati tapasztalataimmal. Az MMK által végrehajtott szakfeladatok véleményem szerint alapvetően a logisztika műszaki funkciójából eredő műszaki szaktevékenységekként foghatók fel. Ugyanis küldetése során eredményesen valósította meg az alábbi feladatokat:

- A terep és objektumok műszaki felderítése, aknaellenőrzése és aknamentesítése a mozgásszabadság, valamint a műszaki építési munkák érdekében;
- A személyi állomány életszükségleteit, védelmét kiszolgáló létesítmények építése;
- Utak, megkerülő utak és járulékos műtárgyaik építése (bontása), helyreállítása, fenntartása;
- Vasútvonalak, rombolt szakaszainak újjáépítése, valamint vasúti hidak és alagutak helyreállítása, rombolt hidak visszabontása;
- Komp, vagy hidátkelőhelyek berendezése, fenntartása a mozgásszabadság (szállítás-utánpótlás) biztosítása érdekében;
- Téli időszakban a szállítási és fontos manőverutak hó és jégmentesítése a mozgásszabadság biztosítása érdekében;
- Fel- és leszállópályák építése;
- Polgári-katonai együttműködés teréni feladatok.

Mindezen feladatok eredményes megvalósításával az MMK a Szövetséges Erők körében nemzetközi hírnévre tett szert és egyben bizonyította gyorsan alkalmazható, professzionális művelettámogató képességét.

Tanulmányommal „A logisztika műszaki funkciója” egy változata felvázolásával kívántam hozzájárulni az ez irányú elmélet, valamint lehetséges szaktevékenységek és az azt végrehajtani képes szervezeti struktúrák kimunkálásához, egyben a logisztika korszerűsítéséhez.

Felhasznált irodalom:

1. NATO Logisztikai Kézikönyv: HVK Logisztikai Főcsoportfőnökség. Bp. 1998.
2. NATO Kézikönyv (Jubileumi kiadás): SVKI. Bp. 1999.
3. NATO prágai csúcstalálkozó közös nyilatkozata: Magyar Honvéd. Bp.2002/48.
4. A védelmi felülvizsgálat megállapításai: Magyar Honvéd. Bp.2003/32.
5. Logisztikai tudományos füzetek: MTA Logisztikai Albizottság. Bp. 1998/1.
6. **Halászné Sipos Erzsébet:** Logisztika. Magyar Világ Kiadó, Bp. 1998.
7. Szövetséges Összhaderőnemi Logisztikai Doktrína (AJP-4): HM HVK Logisztikai Főcsoportfőnökség. Nytsz.: 14/374. Bp. 1999.
8. MH Összhaderőnemi Logisztikai Doktrína: HM HVK Logisztikai Csoportfőnökség. Nytsz.: 14/483. Bp. 2003.
9. **Dr. Réger Béla:** A logisztika kialakulásának története. Logisztikai évkönyv, Bp. 1994.
10. **Dr. Szenes Zoltán:** A katonai logisztika új kihívási. Logisztikai tudományos füzetek, Bp. 1998/1.
11. **Dr. Szűcs László:** A katonai logisztika korszerűsítésének lehetőségei. Katonai Logisztika, Bp. 2003/2.
12. Műszaki csapatok alkalmazása. HVK E–A IMCS, Bp. Nyt.szám: 21/71. 1997.
13. Műszaki csapatok vezetése. HVK E–A IMCS, Bp. Nyt.szám: 21/124. 1997.

A HADERŐ FELÜLVIZSGÁLAT UTÁNI HONVÉDSÉG KÖZLEKEDÉSI TÁMOGATÓ KÉPESSÉGE

(Külön díj)

Szűcs László¹

Bevezető

A haderő felülvizsgálat eredményeként meghirdetett újabb haderő-reform sok tekintetben (az eddig ismertté vált anyagok alapján) valóban reform-értékűnek minősíthető, mert első alkalommal érzékelhető a Magyar Köztársaság megváltozott stratégiai helyzetéből és az új szövetségi viszonyból származóan a NATO katonai rendszerére való átállás és a vállalt kötelezettségek teljesítésére való törekvés markáns szándéka. Elsősorban a hivatásos haderőre való áttérés jelent katonai rendszer-változást, másrészt olyan képességek kialakítása, amelyek rugalmasabbá, mobilabbá, felkészültebbé, azaz hitelesebbé teszik a magyar haderőt. Ezen törekvések érintik a Magyar Honvédség közlekedési támogató szervezetét is, mert az erők mobilitásának, valamint a logisztika művelet-támogatási képességének biztosításában meghatározó, felértékelődött szerepet játszanak. A közlekedési támogató erők – elsősorban a komplex szállító kötelékek vagy a közlekedés-koordináló szervezetek – a nemzetközi műveletekben az egészségügyi kontingensekhez hasonlóan – önálló hadrendi elemként is kiküldhetők, ahogyan az iraki példa is mutatja. Ez a logisztika más ágazati erőire kevésbé jellemző.

Mindezek indokoltá teszik egy új katonai közlekedési rendszer-koncepció kidolgozását. További indokként a következők szolgálnak:

1. A NATO-nak felajánlott magyar erő mögött csak részben áll rendelkezésre az a szállító kapacitás, amely alkalmazhatóságát, műveleti szabadságát, ezáltal ezen erő **hitelességét** támasztaná alá, ezért keresnünk kell az optimális megoldásokat.
2. Béke-partnerségünk, de még inkább a délszláv (balkáni) háborús konfliktus kapcsán földrajzi helyzetünk miatt az **ország területe felértékelődött**. (Bázis- és tranzit terület lett). Ez a stratégiai

¹ Dr. Szűcs László nyá. ezredes, a hadtudomány kandidátusa, a ZMNE docense.

„előny” a konfliktus rendeződése és a NATO új tagországokkal való kibővülése kapcsán már nem jellemző (ennek következménye a taszári **Bázisrepülőtér** bezárása is). A NATO elvárásai egyre inkább a konfliktuskezelés erre alkalmas csapatokkal történő támogatásának irányába mutatnak.

3. Stratégiai helyzetünkben a NATO kibővítésével kedvező változás állt be, mert szárazföldi kapcsolat jött létre a nyugat-és dél-európai tagországokkal, illetve csökkent a velünk határos, szövetség kívüli országok száma. Ez is hozzájárult a haderő tervezett átalakításának motivációjához.
4. A tervezett reform kisebb, ütöképesebb, technikai eszközeiben megújuló, és rugalmasabban alkalmazható hivatásos haderő kialakítását irányozza elő.
5. A NATO közlekedési támogatási elvei és módszerei jelentős mértékben különböznek a Magyar Honvédségnél korábban alkalmazott elvektől és módszerektől, másrészt a *Szövetség közlekedésirányító rendszerébe* történő bekapcsolódás/beépülés elsőrendű igényként jelenik meg az **MH Közlekedési Szolgálatával** szemben.

A felsorolt aspektusok valamilyen módon hatást gyakorolnak a katonai közlekedési igénystruktúrára. Ez lehet például szállítási igény csökkentő, de lehet növelő hatású is. A haderőcsökkentés szállítási igénycsökkentő hatása csak az átszervezés befejezése után lesz érzékelhető, mert az anyag és technika rendezése jelentős többlet-szállítással jár. A hatástényezők minél teljesebb feltárásával és a kockázatelemzés módszerével olyan eredményekhez juthatunk, amelyek a rendszerkonceptióban teljesítményegységre vetítve az optimálist közelítő költséggel létrehozható megoldások lesznek.

1. A katonai közlekedési igénystruktúra vizsgálata

A katonai közlekedési igénystruktúra vizsgálatánál a **katonai közlekedési rendszer** fogalmából kell kiindulni, *amely a következő:*

„A haderő és a (hozá tartozó) logisztika mozgatóját szolgáló közlekedési képesség, amely a katonai szervezetek állományába rendszerezített, és/vagy az azt ideiglenesen kiegészítő katonai, továbbá a védelmi célra kijelölt, célirányosan felkészített polgári kapacitások összessége,

amelyet egységes elgondolás és tervek szerint a katonai közlekedési vezető szervek irányításával alkalmaznak.”

Bizonyított tény, hogy egy ország **közlekedési rendszerének** teljesítőképessége jelentős összetevőt képez a honvédelmi potenciálban, azaz stratégiai² jelentőségű ágazat. A kontinentális európai hatalmak a vasúti közlekedést, a tengeri hatalmak a tengerhajózást tekintették stratégiai ágazatnak. Ezek az ágazatok sajátos képességeik alapján kiemelt szerephez jutnak ma is a koalíció védelmi rendszerében, természetesen a **stratégiai** szállítási móddá fejlődött **légi** szállítással együtt.

A katonai közlekedési igénystruktúra több irányból is levezethető. Alapjait tekintve ezek a MK-t fenyegető **veszélyforrások**, a belőlük levezethető **hadművelti (és logisztikai)** feladatok, összefoglalóan a **honvédelmi feladatrendszer**.

A katonai közlekedési igénystruktúra két alapvető összetevőre osztható fel: az MH és a (be)fogadó nemzeti támogatás (BNT) igényeire.

Az MH igényei:

- Az MH alaprendeltetése szerint az ország területén bármely irányban, védelmi hadművelet megvívására történő felvonulás, illetve az ezt megelőző válságkezelés érdekében egy közlekedési törzshálózat kijelölése és fejlesztése.
- A logisztikai készenlét fokozásának, majd az MH háborús kiegészítésével kapcsolatos szállítások biztosítása.
- Az MH felvonulásához és védelmi hadműveletéhez szükséges szállító kapacitás létrehozása kiegészítéssel.

Megjegyzés: Kedvező stratégiai helyzetünk eredményeként egy védelmi hadművelet megvívásának valószínűsége az ország területén a 0-hoz közelít, ezért az előző 3 feladat nem bír elsőrendű prioritással, teljesen figyelmen kívül hagyni azonban felelőtlenség lenne!:

- A felajánlott csapatok hadművelti mozgékonyágát biztosító közlekedési infrastruktúra és szállító kapacitását.

² A stratégiai ágazatok meghatározásakor a védelmi potenciálban, valamint a lakosság ellátásában és a (hadi) gazdaság működtetésében betöltött szerepüket (arányait) vesszük figyelembe.

- A nemzetközi (országhatáron kívüli) műveletek logisztikai támogatására szolgáló **Nemzeti Támogató Elem (NTE)** nagy távolságú szállító kapacitása.
- Katonai közlekedési erő önálló hadrendi elemként történő kiküldését nemzetközi művelet során.
- NATO-kompatibilis közlekedésirányító rendszer integrált nemzeti térinformatikai adatbázison nyugvó jármű (eszköz) követő rendszerét.

Látható, hogy ezen feladatcsoport az MH újabb, nemzetközi kötelezettségeit tükrözi. A katonai közlekedési igények egyrészt honi területre, másrészt országhatárokon kívüli térségekre értelmezhetők.

A katonai összetevőre a következő NATO-megfogalmazás irányadó: „A katonai szállító kapacitás legyen képes a haderő kulcsfontosságú elemeinek mozgására.”

A BNT igényei:

A BNT alap gondolata a **Washingtoni Egyezménye V. cikkelye** szerinti műveletek támogatására született. Mára azonban igen kicsi a valószínűsége valamely tagállam vagy a **Szövetség** elleni nyílt katonai támadásnak. Egyre több esetben kerül sor a tagországokon kívüli műveletekre, és ilyen esetekben igen kedvező egy szomszédos tagország vagy baráti ország³, amely támogatást nyújthat mind a szövetséges, mind pedig más konfliktuskezelő⁴ országok erőinek.

Az előzőekben olyan következtetés vonható le, hogy a **BNT az V. cikkely** szerinti műveletekre – annak ellenére, hogy nem nevezünk meg konkrét ellenséget vagy hadművelleti irányt – viszonylag nagy biztonsággal tervezhető azért is, mert hosszabb (több hónapos) feszültségi időszakokkal számolhatunk. Ezzel szemben a válság- térségekben végrehajtott béke-műveletek támogatására igen nehéz **előre tervezni** (az ország területén logisztikai bázist működtető vagy átvonuló erők esetében), ezért célszerű azt a filozófiát követni, mely szerint **az V. cikkely szerinti műve-**

³ A boszniai háborúban az USA erői és az Északi Dandár részére a MK, a macedóniai műveletekhez Görögország biztosított nemzeti befogadó támogatást.

⁴ A minél szélesebb politikai támogatottság biztosítása érdekében nem NATO-tagországok részvétele is kívánatos a különböző béke-műveletekben.

letekre készülünk fel, és más műveletek esetén ezt a képességet ajánljuk fel.

A BNT alapfilozófiája egy nagyon egyszerű **logisztikai szabályból** származik. „*Ami közelebb van, az olcsóbb.*” Ez alapvető gazdasági kérdés, a Szövetséges erők logisztikai támogatásának szervezését a **gazdaságosság** is vezérli.

A BNT – benne a **logisztikai támogatás**⁵ ahogy a fogalom is mutatja - nemzeti kategória, amelyben a különféle állami rendszereknek és gazdasági szervezeteknek lehetnek feladataik.

A BNT főbb területei a következők:

- **anyagok** biztosítása (üzemanyag, élelem, stb.);
- **szolgáltatások** (mosatás, technikai kiszolgálás, kommunális szolgáltatás);
- **egészségügyi** támogatás (ha nem tiltja jogszabály vagy más érdek ennek igénybevételét);
- **infrastruktúra** (elhelyezési objektumok, bázisterület, tárolóhelyek, lőterek, stb.);

⁵ A logisztikai támogatás a nemzeti logisztikai rendszerre épül, amelynek a NATO-konform (a kijelölt csapatok biztosítását szolgáló) logisztikai elemek mellett szerződésben vállalt kötelezettség alapján **Befogadó Nemzeti Támogatási (BNT)** funkciói is lehetnek, amely meghatározott infrastruktúra, szállítási, egészségügyi és szolgáltatási kapacitás fenntartását és rendelkezésre bocsátását jelenti. (lásd: IFOR-bázisok és a fel- (el) vonulás biztosítása a Magyar Köztársaság területén.) A Befogadó Nemzeti Támogatási képesség létrehozása és fenntartása részben a NATO Biztonsági Beruházási Program (NSIP) keretében közös finanszírozásból történhet, ennek kihasználásával jelentős fejlesztéseket lehet eszközölni pl. a légtér ellenőrzés, híradó berendezések, üzemanyag termékvezeték kiépítése terén. A nemzeti logisztika képessége, tehát nem minden esetben a nemzeti haderő szükségleteitől függő, hanem az adott országban állomásoztatott vagy ideiglenesen tartózkodó szövetséges csapatok meghatározott (szerződésekben rögzített) logisztikai támogatását is teljesíteni képes kapacitások **összessége**.

• **közlekedési** támogatás:

- átbocsátó képesség biztosítása;
- hálózati elemek (repülőterek, rakodók) rendelkezésre bocsátása;
- szállító, szállítmánykísérő és rakománykezelő kapacitás biztosítása (repülőterekre, kirakóállomásokra, kikötőbe), illetve szállítások végrehajtása a csapatok báziskörleteibe⁶
- vasúti és közúti szállítmányok (menetoszlopok) határokon történő beléptetése és a kirakóhelyekre, báziskörletekbe irányítása;
- katonai irányítás a közúton érkező oszlopok (konvojok), a repülőtereken, vasútállomásokon kikötőkben kirakodó erők részére katonai gépkocsiutak fenntartásával vagy eseti forgalomszabályozással.

Fontos következtetés vonható le az igénystruktúra elemzéséből:

Az MH igényi és a BNT sajátos igényei együtt adják a katonai közlekedési összigényt. Az egyes összetevőknél bizonyos átfedések lehetnek (pl. a közlekedési infrastruktúra elemek esetében).

A NATO prágai értekezletén egyik alaptéma volt az erők mobilitásának fejlesztése, amely mennyiségi és minőségi problémát jelent az MH esetében.

A *mennyiségi fejlesztés* alapját a *számszerűsített* igények képezik, amelyek az előzőekben leírt igénystruktúrából vezethetők le.

A *minőségi fejlesztés* kapcsolódik a **mobilitás** növeléséhez, a bárhol történő bevetés képességének eléréséhez, amely a szövetség katonai ere-

6. Báziskörletet vagy logisztikai bázist alkalmaznak a NATO-erők, főként az USA erői a **haderő három alapvető komponensének**: személyi állomány, anyagi készletek, technikai eszközök – fogadására. A báziskörletben találnak egymásra ezek a komponensek és rövid (3-5 napos) összekovácsolás után komplett alegységekként kerülnek kiszállításra vagy menetelnek a hadszíntérre.

jének hitelességét támasztja alá, illetve a **műveleti szabadságot** biztosítja.

A **mobilitás** kifejezője a **mozgékonyosság**, amelynek három fokozata van, és a fokozatokhoz tartozó szállítási módokkal⁷ **együtt kell értelmezni:**

- **Stratégiai** mozgékonyosság (interkontinentális és hadszínterek közötti mozgásképesség), amelyhez a tengeri és a légi szállítási mód kapcsolódik. Stratégiai besorolású a vasúti szállítás is, nagy kapacitása és a tengeri szállításhoz való kapcsolódása miatt.
- **Hadműveleti** mozgékonyosság (hadszíntéren vagy régióon belüli mozgásképesség) amelyhez a partközeli hajózás, a közepes légi, a vasúti (esetenként a belvízi és a közúti) szállítás gyakorlatilag az interkontinentális szállítási módok kivételével az összes többi kapcsolódik.
- **Harcászati** mozgékonyosság (hadosztályig bezárólag értelmezik) a kijelölt műveleti sávban (területen) való manőverképességet jelenti. Ebben elsősorban a harci és biztosító-kiszolgáló technika terepjáró képessége, valamint közúti⁸ szállíthatósága és általában a harci technika főként forgószárnyas eszközökre alapozott **légi mozgékonyága** játszik szerepet.

A mennyiségi és minőségi fejlesztési tervek kimunkálásához alkalmazni lehet a **kockázatelemzés** módszerét.

A kockázatelemzés **célja a szükséges biztonsági szint** és a költség-ráfordítás harmonizációja vagy a szükséges biztonság elérése **elviselhető** költségráfordítással.

A szükséges biztonsági szintet az **elviselhető kockázat** fejezi ki. Az elviselhető kockázat mértékét az adott történés, tevékenység, esemény bekövetkezésének valószínűsége nagymértékben befolyásolja.

⁷ A NATO-fogalomrendszerben szállítási módokról beszélünk. (a magyar fogalomrendszerben szállítási alágazatokról). Ezek: a tengeri, a légi és a felszíni. Ez utóbbi a vasúti, közúti és a belvízi szállítást foglalja magába.

⁸ A közúti szállítási alágazat nemzetgazdasági fogalom. Katonai megfelelője a gépkocsi szállítás, amely arra utal, hogy közutak (épített utak) hiányában is képes szállítások végrehajtására terepjáró szállító eszközökkel.

Látható, hogy a béke-műveletek valószínűsége magas, míg *az V. cikkely szerintiéké a 0 felé közelít*. Ezzel szemben az erők mérete fordított arányú: a béke-műveletekben korlátozott erővel, míg egy védelmi hadműveletben teljes erővel venne részt az *MH. Az V. cikkely* szerint más szövetséges nemzetet ért támadás esetén a kijelölt erővel vennék részt.

A közlekedési kapacitásszükséglet az erők méretéhez igazodik, míg a rendelkezésre állás igénye ezzel ellentétes; béke-művelethez, a válságkezeléshez és a békeidejű rendelkezésre állás szükséges, míg a védelmi hadművelethez – tekintettel a megelőző hosszabb feszültségi időszakokra – viszonylag jelentős idő áll rendelkezésre a közlekedési szervezetek, csapatok kiegészítésére és felkészítésére.

A rendelkezésre állás mellett még egy – a minőséget mutató jellemzővel is foglalkozni kell. Annak a közlekedési kapacitásnak, amely a nemzetközi műveletek támogatására szolgál, *NATO-kompatibilisnek* kell lennie. Ez egyrészt műszaki⁹ paraméterekben, másrészt a közös eljárási szabályok ismeretében jut kifejezésre.

Olyan következtetést vonhatunk le, hogy a nagy valószínűséggel bekövetkező események/műveletek közlekedési támogatásához szükséges magas minőségű és azonnali (vagy rövid idő alatt) rendelkezésre álló kapacitással kell rendelkezniünk, amely - feltételezve, hogy egyidejűleg nem kell számolnunk valamely békeművelettel és V. cikkely szerinti, más tagországot megerősítő művelettel - ezt a kapacitást *a teljes szükséglet 30%-a körül határozhatjuk meg*.

⁹ Mindkét területre: az eszközök műszaki paramétereire és a szellemi kompatibilitást, az együttműködési képességet biztosító eljárási utasításokra a NATO STANAG-k, azaz szabványügyi egyezmények vonatkoznak.

2. A meglévő katonai közlekedési képesség vizsgálata

A vizsgálatra azért van szükség, hogy lássuk a kiindulási alapot az új képességek meghatározásához.

A közlekedési támogatási képesség általános vizsgálatához a következő jellemzőket célszerű alkalmazni:

- Jogszabályi háttér megléte a polgári kapacitások bevonására, illetve a fejlesztésnél a honvédelmi (katonai) érdekérvényesítésre.
- Katonai és polgári összetevő aránya (alágazatokra és funkciókra lebontva).
- A polgári közlekedés honvédelmi felkészültsége.
- A szükséges és biztosított kapacitások aránya.
- Aktivizálhatóság (rendelkezésre állás).
- A hálózat és szállítóeszközök műszaki állapota.
- A hálózat sebezhetősége.
- A forgalom helyreállításának gyorsasága.
- Az alágazatok átfedése (áttérrelhetőség).
- Az irányító (informatikai támogató) rendszer megbízhatósága, állóképessége, reagáló képessége.
- Kiemelten veszélyeztetett objektumok aránya, megkerülési lehetőségek vagy dublőr létesítmények.
- A helyreállító erő és anyagok megléte, aktivizálhatóságuk.
- Veszteségpótlás lehetőségei.

A katonai összetevő vizsgálatának sajátos szempontjai:

- Komplexitása: rendelkezik e a szükséges alap- és támogató funkcionális elemekkel, feladat-rendszerében jelen van e minden funkció.
- Diszlokációja megfelel e a gazdaságos alkalmazásnak (az ellátó bázistól lévő távolságok pl.).

- Rendszer-technikája megfelel e a multifunkcionalitás, a NATO-kompatibilitás és az épített infrastruktúrától való minél nagyobb függetlenség elvének.
- Az ágazat vezetési és irányítási rendszerének hatékonysága.

2.1. Az MH Közlekedési Szolgálat (KSZ) helyzetének értékelése

Az MH Közlekedési Szolgálat (KSZ) képezi a **katonai közlekedési rendszer katonai összetevőjét**, amely vezető, műveletirányító és végrehajtó szervekből áll.

A KSZ minden olyan feladatban részt vesz, amelyre ráillik a US Army közlekedési szlogenje: **„Amíg nem mozdul meg valami, addig nem történik semmi.”**

Korábbi tevékenységében kiemelkedő történelmi jelentőségű volt a **szovjet csapatkivonás szállításainak komplex szervezése**, amelyet a szolgálat eredményesen hajtott végre.

Nagy jelentőségű volt a Németországból (a volt NDK Nemzeti Nép-hadseregéből) származó **hadianyag-segély** hazaszállítása. Ez a valós szállítási feladat is bizonyította a szállítás **rendszer – integráló** szerepét a sokféle anyagi ágazat összehangolt ellátási rendszerként történő működtetése érdekében. A teljes folyamatot közlekedési szaktisztnek kellett koordinálnia, mert csak ő volt a teljes folyamat áttekintését biztosító információk birtokában.

Szintén történelmi jelentőségű volt az USA haderő **boszniai kontingensének és az Északi Dandár** erőinek (rajtuk kívül még más nemzeti erőknek) a felvonultatásában (mai kifejezéssel Befogadó Nemzeti Támogatásában) való folyamatos közreműködés – komplex mozgáskoordinációval és szállításszervezéssel. Ennél a feladatnál azonban már megmutatkozott a szervezeti elégtelenség, mert békében is meglévő közlekedésirányító (forgalomirányító) erő hiányában a rendőrségre kellett bízni katonai oszlopok (konvojok) mozgásának irányítását. A Rendőrség primitív és a leginkább költségigényes módszert – a kísérést volt csak képes alkalmazni. Súlyos hiányosságok mutatkoztak a légi rakományok kezelése és a konténeres szállítási kapacitás terén. Többször is veszélyes helyzet alakult ki a szállítmánykísérő erő elégtelensége miatt: veszélyes és veszélyeztetett anyagszállítmányok mozogtak az ország területén fegyveres kíséret nélkül.

A KSZ állománya minden feladatban bizonyította elkötelezettségét és szakértelmét, (sokszor a szükséges jogszabályi háttér, pénzügyi és technikai feltételrendszer hiánya, hézagossága ellenére) nemzetközi és hazai elismerést kiváltva teljesítette feladatait.

A szolgálat felé a feladatszabás tekintetében mindig is a **kettősség volt jellemző**: a Vezérkar (Hadműveleti szerv) kompetenciájából származóan a **csapatmozgásokat, nemzetközi** feladatokat, míg a közvetlen előjáró logisztikai főnök **csak a logisztikai szállításokat „vezényelte”**. Ebből állt elő az a nem szerencsés helyzet, hogy a **feltételrendszer biztosítását** (létszámkeretek, költségvetés, szervezet hatékonysága) **egyik fél sem tartotta igazán saját kötelezettségének**. Sajnos, hosszú évek óta a háttérben kíméletlen harc folyik a békelétszámért, a logisztika korábbi csúcs-vezetői lehetővé tették, hogy a közlekedési szakmai számokat hadtápos és fegyverzettechnikai ágazati szakmai számokra minősítsék át, **el-lehetetlenítve** ezzel a szállítóeszközök **centralizált** alkalmazását az **egységes** szállításiirányítást (amely nélkül a katonai **műveletek** integrált logisztikai támogatása elképzelhetetlen) továbbá a képzést és a létszám-gazdálkodást.

Problémát jelent folyamatszervezési szempontból a szállítóeszközök megosztott felügyelete és a katonai vámügyi, illetve határrendészeti feladatok **megosztott szervezeti hovatartozása is**. Súlyos problémának tekinthető a csapatok logisztikai szervezeteibe rendszeresített szállítóegységek helyzete mind a komplexitás (a támogató funkciók teljes hiánya), mind pedig a kapacitások tekintetében.

2.2. Az MK közlekedési rendszere honvédelmet támogató képességének értékelése

Az ország közlekedési rendszerének fejlesztése terén az Európai Unió normáinak fokozatos bevezetésével, újabb fejlesztések megvalósításával a védelem aspektusából is kedvezőbb feltételek jöhetnek létre.

Ezek a folyamatok már most is éreztetik hatásukat. Ennek eredményeként a hazai közlekedési infrastruktúra kettős képet mutat. Új hálózati elemekkel bővül, ugyanakkor szinte mindegyik alágazatnál rendkívül leromlott és elmaradott pályával és eszközállománnyal találkozunk. Ez egyrészt akadályozza a nemzetközi integrációt, másrészt megnehezíti a szövetséges kötelezettségekből származó közlekedési elvárások teljesítését.

Vasúti közlekedés

A magyar vasúthálózat hossza összesen 8085 kilométer, ebből 7873 kilométer közforgalmú. A normál nyomtávú közforgalmú vasúti pálya hossza 7657 kilométer. A vonalsűrűségi adatok (81,8 kilométer/1000 négyzetkilométer, illetve 0,74 kilométer/1000 lakos) szerint magas a hálózat sűrűsége, azonban csak 16,9 százalékos a kétvágányú szakaszok aránya. A vonalnak alig több mint 35 százaléka alkalmas 100 kilométer/órás sebességre, az emelt sebességre (160 kilométer/óra) engedélyezett pályaszakaszok hossza pedig elenyésző. Még a fővonalakon is számos sebességkorlátozás fordul elő. Meglehetősen kicsi a külön szintű közúti vasúti átjárók aránya. Önműködő és félig önműködő térközbiztosítás a vonalak 36 százalékan működik, s csaknem 60 százalékot képvisel a kisebb vonali kapacitást lehetővé tevő állomástávolságú vonatközlekedés.

A magyar vasút vonóerő állománya elöregedett, 20-30 évvel ezelőtti műszaki színvonalat képvisel (kivéve a villamos motorvonatokat, amelyek 10-15 évesek). A villamos vontatás aránya eléri ugyan a 70 százalékot, de nemzetközi viszonyításban még ez is alacsonynak tekinthető. Ugyanakkor kevés a nagyteljesítményű (tartalék) dízel mozdony a sérült villamos vontatás kiváltására.

A vasúti teherszállítás vagonparkjának avulása rohamosan nő. A személykocsi-park elöregedett, állapotában az utazási kultúra kedvezőtlen irányú változásai is tükröződnek.

A katonai szállítások végrehajtásának tükrében a vasúti közlekedés – az ebben az évtizedben bekövetkezett jelentős kapacitás csökkenés ellenére is – az ország meghatározó közlekedési alágazata maradt. A meglévő hálózat biztosítja bármely lehetséges hadműveleti irányban legalább két frontális vasúti főirány és 1-2 harántirány fenntartását, napi 60-80 vonatpár áteresztő képességgel. A vasúti közlekedés szűk keresztmetszetét a kevés és kedvezőtlen eloszlású nagyfolyami hidátkelőhely, az ebből adódóan Budapest központú hálózat, a vasúti pálya huzamos ideje romló állaga és csökkenő terhelhetősége, a katonai szállításra alkalmas vasúti kocsik számának drasztikus fogyása, műszaki állapotuk hanyatlása képezi. Mindezek ellenére a vasúti közlekedés képes az ország védelmi igényeit kielégítő belföldi és tranzit szállítások végrehajtására. Jelentős kocsi hiány van már most is a nehéztechnika szállítása és a nemzetközi csapatszállítás területén. A vasúti infrastruktúra „**túlélőképessége**” minden eleménél alacsony szinten van. Nincsenek pl. mobil villamos állomások a villamos vontatás életképességének növelésére, illetve a védett (dublőr)

irányító pontok száma elenyésző. Kevés a vasúton a polgárvédelmi létesítmény is.

Közúti közlekedés

Az úthálózat mennyisége és területi sűrűsége az EU átlagos értékének megfelelő, jelentős viszont a minőségi elmaradás. Az országos közúthálózat kiépítettsége ugyan csaknem 98%, azonban a helyi közutaknál ez az érték csupán 33%. A hálózat fejlesztése folyamatosan halad, ugyanakkor a nem megfelelő teherbírás és útszélesség, valamint számos összekötő és elkerülő szakasz hiánya továbbra is megoldandó problémát jelent.

A hazai autópálya- és autótúthálózat – mintegy 500 km – a jelenlegi, de még inkább a jövőbeli forgalmat tekintve elégtelen. Fajlagos autópálya-ellátottságunk (kilométer/1000 lakos) csak mintegy egynegyede az EU átlagos értékének. A gyorsforgalmi úthálózat gyorsított fejlesztése 1998-tól megindult ugyan, de ez elsősorban a meglévő irányok további kiépítését jelentette, s nem számolt a regionális összekötő tengelyekkel. Az 1999-ben jóváhagyott 10 éves közúthálózat fejlesztési program a páneurópai korridorokhoz való kapcsolódás mellett már a közutak térségfeltáró szerepét is hangsúlyozza.

A tengelyterhelések jelenleg megengedett határértéke (10 tonna) az Európai Unióhoz való csatlakozás után az ott már elfogadott 11,5 tonna lesz. Ebből következően a főutak teherbírás szerint mért igénybevétele 50%-kal növekszik. A nehéz tehergépkocsik jelenlegi megengedett 40 tonnás összömege az Európai Unióban szabványos 44 tonnára nő. A hidak átlagos életkor a 42 év. A 80 évnél idősebb hidak aránya 7%, szélessége az állomány 17%-án elégtelen. 10%-a 1-2 éven belül, 20%-a 5-10 éven belül javítandó kategóriába fog tartozni. Jelenleg 223 hídon 20 tonnás összömeget korlátozás van érvényben, e hidak 20%-a főutakon van. A 40 tonnás összömegetű járműveknek további 250 híd nem felel meg. A főútvonalakon a hidak általában „A” osztályú, 80 t teherbírásúak, az egyéb útvonalakon „IA” osztályú, 60 t teherbírásúak.

Külön kiemelés érdemel a fokozott veszélyeztetésnek kitett közúti és vasúti hidak helyettesíthetőségének vizsgálata. A nagyfolyami hídátkező helyek dublirózására – a hazai fejlesztésű TS uszályhidakból – jelenleg 2 vasúti és 5 közúti hídkészlettel rendelkezik az ország. Ezekkel a készletekkel a Dunán két vasúti és két közúti, a Tiszán 3 közúti híd egyidejű üzemeltetése biztosítható. Meg kell jegyezni, hogy a vasúti uszályhíd utoljára 19 évvel ezelőtt üzemelt, így a telepítéshez szükséges szakálló-

mány biztosítása problémát vet fel, mivel időközben a közlekedési szakcsapatokat megszüntették, illetve a polgári közlekedési szervezetek jelentős átalakulása miatt ott sem áll rendelkezésre felkészült szakállomány a feladatok végrehajtására. Jelenleg a dunaföldvári híd vasúti forgalmának megszüntetése miatt a közlekedési tárcánál elrendelték a TS vasúti uszályhíd terveinek felújítását és a telepítéshez legszükségesebb feltételek előkészítését.

A közúti TS uszályhidak üzemeltetésével kapcsolatban kissé jobb a helyzet, hiszen az elmúlt években a Tiszán a tiszaugi közös közúti-vasúti híd felújítása kapcsán a 44.sz. főút forgalma több mint 2 éven keresztül TS uszályhídon keresztül bonyolódott le. A TS hidakkal kapcsolatban általános probléma, hogy az alapul szolgáló uszályok egyrészt elöregedtek.

A közúti és vasúti hidak helyreállításához a *Magyar Köztársaság a Német Szövetségi Köztársaságtól* 2500 fm. közúti-vasúti hídprovizórium készletet kapott segélyként. Ebből a mennyiségből több mint 500 m állami céltartalékot képez. Ezek a készletek jól alkalmazhatók közepes vízfolyások fix alátámasztású áthidalására, de szükség esetén, a Dunán és a Tiszán is építhető belőlük híd.

A hidak jelenlegi állapotából adódó problémák megoldására az utóbbi években a szaktárca irányításával kifejlesztettek egy 80 t teherbírású, 20 m áthidalására alkalmas mobil hídkészletet, amely az útpályára fektetve kiválja a nem megfelelő teherbírású közúti műtárgyat. Az új rendszer életképességét mi sem jelzi jobban, mint az, hogy ez a hídkészlet *az IFOR/SFOR csapatmozgásokkal kapcsolatban a Pécs-Harkány közötti úton lévő 10 t terhelhetőségű közúti híd megerősítése érdekében folyamatosan üzemelt.*

Összegezve elmondható, hogy a két alapvető közlekedési alágazat működését a két nagy folyó állandó hídátkelő helyeinek rombolása esetén a közlekedési tárcánál rendelkezésre álló eszközök alkalmazásával 1-2 közlekedési irány fenntartható, azonban az eszközök állagát figyelembe véve tovább kell folytatni a TS uszályhidak felújítását és az ezek kiváltására alkalmas ideiglenes hídelemek fejlesztését, rendszeresítését.

A közúti járműállomány – általában véve minőségileg javult és – jelentősen gyarapodott az elmúlt években. A jelenlegi fajlagos ellátottság (körülbelül 250 személygépjármű/1000 lakos) az EU-átlag felét éri el, s ezzel megfelel az ország gazdasági fejlettségének. A forgalomban lévő gépjárművek száma csaknem 2,7 millió darab, 1990-hez képest mintegy 300 ezer darabbal több. Ennek több mint 83 százaléka személygépkocsi,

12,7 százaléka tehergépjármű (vontatók is), 3,6 százaléka motorkerékpár és 0,7 százaléka autóbusz.

A teherfuvarozás műszaki-technológiai megújulásának folyamata teljes egészében a piaci verseny keretei közé került, állami szerepvállalás csak a vámszabályok és más jogszabályok terén érzékelhető, esetenként megkérdőjelezhető eredménnyel.

A nemzetgazdasági járműparkot még a következők jellemzik:

Megjelentek ugyan a nagyteljesítményű szállító eszközök pl. az út-építéseknel, ezek azonban egyfunkciós billenőplátós járművek. Nyugaton már csere-felépítményesek – azaz többfunkciósak ezek a járművek is. Továbbra is elenyészően kevés az összkerék-hajtású és a terepjáró tehergépkocsi, amely a katonai szállító kötelékek kiegészítési tartaléka lehetne.

Összességében megállapítható, hogy a nemzetgazdasági járműpark – az egyes járműkategóriákban bekövetkezett fejlődés ellenére – a katonai szállítások és a kiegészítési bázis tekintetében kedvezőtlen összetételű. A törvényalkotás elmaradt a szükséges háttér fejlesztését szolgáló állami szerepvállalás terén, ezért rövidebb (néhány éves) időszakon belül sem várható érdemi változás. Leépült a hazai tehergépkocsi gyártás is, mert a járműparkra vonatkozó jogrendszer nem támogatja a hazai járműgyártást. ***Ugyanakkor megállapítható, hogy a jármű-kereskedelmi cégek széleskörű kínálatával vannak jelen az országban, ez lehetővé teszi az alkalmi, célirányos kiegészítést kölcsön-bérléssel, vagy beszerzés módszerével.***

Vízi közlekedés

A hajózható vízi utak hossza hazánkban 1622 kilométer, abból 249 kilométer (15,3 százalék) csak időszakosan áll rendelkezésre. A magyar vízi utak leromlott állapota alapvetően hozzájárult a vízi szállítás szerepének visszaszorulásához. A dunai hajózóút fejlesztésének elmaradása következtében a Duna magyarországi szakasza az év egyharmadában nem, további egyharmadában pedig csak korlátozott mértékben hajózható (nem teljesül a megkövetelt norma, a 2,5 méteres minimális merülési mélység). Alapvető hiányosság, hogy az ország területén nincs a Dunát és a Tiszát összekötő hajózható csatorna.

A hajóállomány folyamatosan csökken, a folyami hajók 35 százaléka 0-a értéken nyilvántartott. A teherhajópark alapvetően a korábbi nagyobb szállítási kapacitásokra épült, mára már elavult technológiát képviselő to-

lőhajókból és uszályokból áll (rugalmasan alkalmazható önjáró hajók és uszályok helyett). A hazai hajójavító és -építő ipar megszűnt.

A dunai vízi út jelentősége, a Duna-Majna-Rajna csatorna megnyitásával felértékelődött. Problémát okoz azonban, hogy a Dunán és a Tiszán az európai követelményeknek megfelelő korszerű kikötők nincsenek. Nehezíti a helyzetet a meglévő kikötők szárazföldi (közúti, vasúti) kapcsolatainak hiányosságai is. Ennek ellensúlyozására a közlekedési tárca távlati terveiben a vízi közlekedés fejlesztése érdekében korszerű dunai kikötők létesítése szerepel.

Katonai alkalmazás tekintetében honi területen sem a csapatmozgások, sem a logisztikai szállítások végrehajtására a belvízi szállítási mód alkalmazásával nem számolunk. Ugyanakkor nemzetközi béke-műveletekben (dél-kelet európai, balkáni irányban) lehetséges a vízi szállítás igénybevétele. Hasonló lehetőség van egy hazánkat megerősítő szövetséges erő felvonulásának terén is, valamint egy későbbi, hadfelszerelés korszerűsítési időszakban nagy volumenű technikai eszköz szállításra is alkalmas a dunai vízi út.

Megállapítható, hogy jelenleg a nagyfolyamok és az egyéb hajózható folyószakaszok elsősorban vízi akadályt jelentenek katonai műveletek esetén.

A volt szovjet államadósság terhére kapott tengeri hajókat is eladták (eladásra tervezik), így a magyar tengeri szállítási kapacitás is megszűnik.

Légi közlekedés

Az ország légi közlekedéséhez 56 repülőtér áll rendelkezésre. Ebből állandó jelleggel 8 (6 katonai 2 polgári) repülőtér működik. 24 repülőtér ideiglenes jelleggel döntően sportcélokat szolgál, további 24 pedig használaton kívül van. A légi közlekedési infrastruktúra mennyiségi vonatkozásban messze meghaladja az ország jelenlegi gazdasági és katonai igényeit. A használaton kívüli betonos repülőterek bár lehetővé teszik a további polgári és katonai célú fejlesztéseket, állaguk forráshiány és gazdasági megfontolások miatt folyamatosan romlik. Ismételt használatba vételük egyre növekvő ráfordításokat igényel.

A Ferihegyi Nemzetközi Repülőtér állami tulajdonban van. Kiépítettsége és felszereltsége alapján alkalmas fogadó repülőtérként való alkalmazásra. A tervezett fejlesztések nyomán kapacitása is folyamatosan bővül: 2000-ben elérte az 5,5 millió utas/év nagyságot. A légi forgalom

irányításának korszerűsítésére új integrált irányító rendszer létesült, ami a legszigorúbb európai követelményeknek is megfelel. A fejlesztéseknek köszönhetően a központi repülőtér továbbra is el tudja látni gyűjtő és elosztó szerepét.

Légi szállítóeszközök

A magyar légi közlekedés a katonai szállítások tekintetében alig értékelhető kapacitással rendelkezik. A lízingelt gépekkel legfeljebb a haderő egy komponense: a személyi állomány szállítható („*sima derékszíjjal*” vagy korlátozott súlyú személyi felszereléssel). Az állam (a honvédelem) azonban nem „*vásárolta meg*” a prioritást, ezért az igénybevétel lehetősége bizonytalan. Ezt csak súlyosbítja az idegen tulajdonos korlátozó jogköre is.

Következtetések:

A Katonai Közlekedési Rendszer **mindkét** alkotója: a **katonai** és a **polgári** elem is a szükséges képességek tekintetében jelentősen elmarad az igényektől. Különösen kritikus a katonai összetevő állapota. A polgári közlekedés terén jelentős elmozdulás érzékelhető, azonban a védelmet támogató képesség tekintetében ez - éppen a célirányos fejlesztés sokéves elmaradása miatt - még sokáig nem érezteti hatását.

3. A katonai közlekedés új rendszerkonceptiója

A közlekedési rendszerkonceptiónak a közlekedési támogatás képességét kell szolgáltatnia, amely a mozgatási folyamatokat és a végrehajtásukhoz szükséges erők és eszközök összességét foglalja magába. Fogalmát-szélesebb értelmezésben-a NATO alapokmányaiból vezethetjük le:

A **közlekedési támogatás** a személyi állomány, eszközök és anyagi készletek katonai tevékenység részét képező helyváltoztatáshoz szükséges műveletek összessége, amely valamennyi szállítási mód és szállító eszköz, anyagkezelő, mozgató (rakodó) berendezés, a közlekedési infrastruktúra (a felszíni közlekedési hálózat: **közút, vasút, továbbá a kikötők, anyag- és személyszállításra kijelölt repülőterek**) komplex alkalmazásával, katonai forgalomszervezéssel és a mozgatás (közlekedés) irányításával, a katonai szállítmányok fegyveres kíséréssel (őrzésével), valamint a szakanyag-ellátással valósítható meg. A közlekedési támogatás az MH,

valamint a kijelölt szövetséges erők harcészültsége és műveleti (manőver) képessége biztosításának egyik előfeltétele.

3.1. A közlekedési támogatás általános funkciói:

Legáltalánosabban, a teljes rendszerre, de külön – külön egyes ágazatokra, valamint konkrét katonai műveletekre is értelmezhetően ***doktrína-elemekként*** is – ***a következők szerint határozzuk meg:***

Előkészítés: Azon tevékenységek és rendszabályok összessége, amelyeket béke-, illetve minősített időszakában a katonai közlekedési szükségletek kielégítése és megfelelő tartalék kapacitások képzése érdekében végeznek. ***Magába foglalja a nemzetgazdaság védelmi felkészítési terveiben meghatározott feladatokat, úgymint:***

- A közlekedési hálózat adatainak gyűjtését, értékelését, a katonai közlekedési törzshálózat meghatározását (kijelölését) a honvédelmi követelmények szerint;
- A közlekedési hálózat működőképességének fenntartása érdekében biztosítási (építési és helyreállítási) tervek kidolgozását;
- A szomszédos országokkal, a szövetséges országok katonai és polgári szervezeteivel két vagy többoldalú szállítási támogatási egyezmények előkészítését és megkötését;
- A közlekedési szakanyag szükségletek, szállító és rakodó eszköz szükségletek meghatározását, a hiányok pótlása érdekében két vagy többoldalú szerződések előkészítését és megkötését, valamint a szakanyagok és eszközök elosztását;
- Az ország védelmi célú tartalékai /Állami Céltartalékok (ÁC) és rögzített ipari kapacitásai (IK) – a közlekedési biztosítást befolyásoló – adatainak folyamatos pontosítását, igények módosítását;
- A katonai közlekedési szervek és szakcsapatok, valamint a honvédelmi közlekedési feladatok végrehajtására kijelölt polgári közlekedési és ipari szervezetek alkalmazási terveinek kidolgozását, a szervezetek felkészítésének tervezését és irányítását;
- A közlekedési támogatás tervezéséhez létfontosságú Szövetséges Felvonulattási és Mozgatási Rendszer (ADAMS) bevezetését, folyamatos működtetésének feltételeit, és biztosítják a Közlekedési Információs és Tervező Rendszer adatbázisának naprakészségét;

- Folyamatosan végzik a mozgatási és szállítási erőforrásokhoz való hozzáférési, beszerzési lehetőségek elemzését és javaslatokat dolgoznak ki a törvényhozási, vagy más intézkedésekre.

Üzemeltetés: azon tevékenységek és rendszabályok összessége, melyek a katonai közlekedési infrastruktúra és szállítóeszközök folyamatos, megszakításmentes működőképességének biztosítására irányulnak. **Magába foglalja a következő feladatokat, úgymint:**

- A szállító és rakodó eszköz, a közlekedési szakanyag szükségletek meghatározását, a hiányok és feleslegek megállapítását, a hiányok pótlását;
- A katonai közlekedési szervek és szakcsapatok, valamint a honvédelmi közlekedési feladatok végrehajtására kijelölt polgári közlekedési és ipari szervezetek (szállító-, rakodó-, forgalomszabályzó-, szállítmánykísérő- és helyreállító) telepítését, (szétbontakozását) és **működtetését:**
 - a fontosabb közlekedési csomópontok és objektumok őrzés-védelmét;
 - a közlekedési biztosítás tervezését, a tervek folyamatos pontosítását, a Közlekedési Információs és Tervező Rendszer adatbázisának naprakészségét, elkészítik a szükséges és a meghatározott jelentéseket.

Technikai oltalmazás: azon tevékenységek és rendszabályok összessége, melyek a kijelölt katonai közlekedési hálózat működőképességének fenntartására, a közlekedési áramlatok folyamatosságának **biztosítására irányul. Magába foglalja a következő feladatokat, úgymint:**

- a közlekedési hálózat várható rombolásának előrejelzését (értékelve a veszélyeztetett objektumokat, csomópontokat, azok veszélyeztetettségi fokát),
- helyreállító erők és anyagi tartalékok létrehozását, a várható rombolások közelében történő telepítését és elhelyezését, az erők és eszközök felkészítését;
- a helyreállítási tervek kidolgozását; a tartalék anyagok tárolását, szerkezeti elemek összeállítását és tárolását.

Helyreállítás: azon tevékenységek és rendszabályok összessége, melyek a kijelölt katonai közlekedési hálózaton bekövetkezett rombolódások következtében a megszakadt közlekedési áramlat mielőbbi megindítására irányulnak. A helyreállítás tehát egyrészt objektumok *műszaki* tartalmú helyreállítását, másrészt a forgalom folyamatosságának különböző rendszabályokkal történő helyreállítását jelenti. ***Magába foglalja a következő feladatokat:***

- A kijelölt közlekedési hálózaton bekövetkezett rombolódások adatainak rögzítését, az okozott kár mértékének és a megkerülés lehetőségének felderítését, az adatok értékelését és az azonnal szükséges mozdgatási (forgalmi) rendszabályok bevezetését;
- A forgalomszabályzó, a helyreállító szervezetek kijelölését, feladataik meghatározását, a helyreállítás ütemének és határidejének meghatározását;
- A helyreállítási tervezés irányítását, a szükséges anyagok biztosítását.

Zárás: Egy hadműveleti, illetve egy adott közlekedési irányban az ellenség szállításainak és mozgásának akadályozása, megállítása érdekében részlegesen rombolni (működésképtelenné tenni) a közlekedési objektumokat olyan módszerekkel, amelyek később, a támadás elhárítását követően lehetővé teszik a gyors helyreállítást.

Katonai szállítások: Minden szállítási módra kiterjedően, azok komplex és gazdaságos alkalmazásával, a hadműveleti prioritásoknak megfelelően, a szállítóeszközök centralizált felhasználásával, a *nemzeti*, valamint a különböző nemzetközi szerződésekkel rendelkezésre bocsátott *külföldi katonai és a polgári* kapacitások igénybevételevel az erők mozgását szolgáló *hadműveleti* és a *logisztikai* (utánpótlási) szállítások összessége.

Az általános funkciók mellett még a következő funkció-csoportosítást is alkalmazzuk:

Alapfunkciók:

- Közlekedési infrastruktúra biztosítása,
- Katonai szállítások.

Támogató funkciók:

- Forgalomszervezés és irányítás,
- Rakománykezelés,
- Szállítmánykísérés.

Járulékos funkciók:

- Szakanyag ellátás,
- Költségvetési gazdálkodás.

*Ez a csoportosítás azért szükséges, mert egyrészt a rendszertechnika biztosításának alapja, másrészt a szervezetek felépítésének vázát hordozza. Ha megvizsgáljuk egy komplex szállítókötélék képességeit, (pl. az *Iraq*-ba kiküldött szállítózászlóalj), ezeket a képességeket találjuk meg, ezzel szemben az *MH* csapatainál rendszeresített szállítóalegységek szervezeti hiányosságok miatt alkalmatlanok műveleti területen történő alkalmazásra.*

3.2. Katonai közlekedési infrastruktúra -igények

Általános aspektusok:

A **védelmi** infrastruktúra a **katonai infrastruktúrát, valamint az országos infrastruktúra védelmi szempontból kiemelt elemeit** foglalja magába. Az ország-védelem tekintetében alapkövetelmény a bármely irányban történő felvonulási képesség és meghatározott hadműveleti irányban a védelmi hadművelet közlekedési biztosítása. Ehhez egy törzshálózat szükséges, amely gyakorlatilag az országhatárhoz 30-40 km-es távolságra biztosítja a nehéztechnikával ellátott csapatok kombinált menettel történő felvonulását, illetve a hadművelet során a logisztikai szállításokat. **Ma a háborús fenyegetettség hiánya eredményeként nem ez kap prioritást.**

Szorosan az ország-védelemhez kapcsolódik a megerősítő Szövetséges Csapatok nemzeti támogatása. Ez az igény meghatározott csapatkontingens felvonulásának, illetve a védelmi hadművelet során a nemzeti ellátási körbe tartozó anyagok utánpótlási szállításainak biztosítását jelenti. A korábban említett törzshálózatnak a nemzetközi (európai) közlekedési irányokhoz (folyosókhoz) való kapcsolódása fontos nemzeti érdekünk.

Mindazok a képességek, amelyeket az előzőekben vázoltam, felhasználhatóak olyan béke-műveletek támogatására, amelyben az MK bázisul vagy tranzitterületként szolgálhat.

3.2.1. A felajánlott csapatok mobilitását biztosító igények

A NATO-ba és más nemzetközi kötelekekbe kijelölt csapatok alkalmazására az lehet jellemző, hogy *béke-műveletekben*, vagy más tagországot ért támadás esetén az V. cikkely alapján *megegerősítő erőként* tevékenykedhetnek.

A kijelölt csapatok legvalószínűbb felvonulási irányai Dél; Dél-kelet; Kelet; Észak-kelet és Észak lehetnek. Felvonulásuk történhet a vasúttal elérhető térségekbe vasúti szállítással, közelebbi térségekbe kombinált menettel (vasúton és közúton), míg távoli térségekbe berakó kikötőből tengeri szállítással is. Ezen kikötők Olaszország, Szlovénia Horvátország, Románia, esetleg Lengyelország és az NSZK területén is lehetnek. E kikötők vasúti és közúti szállítással (kombinált menettel) elérhetők. Ukrajna felé – vasúti szállítás esetén számolni kell az eltérő nyomtáv problémájával. Figyelembe véve a lehetséges alkalmazási körzeteket, dél-keleti és keleti irányban a vasúthálózat alacsony minőségi mutatókkal rendelkezik.

A NATO-nak *felajánlott* csapatok mobilitásának biztosítására az általánosanál magasabb szállítási képességet határoznak meg, amely *a következőkkel érhető el:*

- Szállítási tervek és a szállítóeszköz-igénylések előkészítésével;
- Az anyagi készletek konténerizálásával vagy egységgrakományokba készletezésével és szállítási tervek szerinti csoportosításával;
- A rögzítő eszközök helyszíni tárolásával;
- A berakási műveletek begyakorlásával;
- A szállításhoz szükséges infrastruktúra biztosításával;
- A szállításhoz szükséges szállítóeszközök biztosításával.

A kijelölt csapatok a következő helyőrségekben diszlokálnak:

- Tata;
- Hódmezővásárhely;
- Debrecen;
- Szolnok;
- Szentés,
- Győr,
- Kaposvár.

Az érintett helyőrségek térségében rendelkezésre állnak a vasúti berakás feltételei, továbbá az elszállításához szükséges vasútvonalak bármelyik műveleti irány (tranzit-ország és a lehetséges berakó kikötők) felé. Ugyanez vonatkozik a közúti mozgásra is. Több repülőtér is alkalmas légi szállító eszközökbe történő berakáshoz (Ferihegy, Szolnok, Kecskemét).

3.2.2. A hazánkba érkező megerősítő valamint más rendeltetésű átvonuló erők közlekedési igényei

A MK-t ért külső katonai támadás esetén hatályba lép a Washingtoni Egyezmény V. cikkelye, amelynek szellemében a Szövetség katonai erővel erősíti meg hazánkat.

A megerősítés lehetséges földrajzi irányai:

- Dél-nyugat irányból Olaszország területéről kiindulva Ausztrián, Szlovénián vagy Horvátországon keresztül, esetleg horvát és szlovén kikötőkből közvetlenül.
- Nyugat-Európából (nyugati irányból) Ausztrián, valamint Csehországon és Szlovákián keresztül.
- Észak-Európából Csehországon és/vagy Szlovákián keresztül.

A küldő nemzetek tekintetében két csoportot különböztethetünk meg:

- Egyik azon szövetséges országok csoportja, amelyek saját területük-ről indítják el megerősítő erőiket.
- Másik azon országok, amelyek az európai kontinensen (főként az NSZK területén) állomásoztatják reagáló erőiket.

Ha összerendezzük a földrajzi irányokat és a szállítási módokat, akkor a következő lehetőségeket kapjuk:

- Vasúti, közúti és légi szállítványokkal bármelyi irányból számolhatunk;
- Belvízi (dunai) szállítási móddal a nyugat-és dél-európai régióból.

Figyelembe véve egy megerősítő csoportosítás lehetséges feladatát, nagy a valószínűsége annak, hogy az ország középső területére vonulna fel, ahonnan bármely hadműveleti irányban tevékenykedhetne. Ebben a helyzetben a Duna nem csak szállítási lehetőséget jelent, hanem igen jelentős nagy folyami vízi akadályt képezne.

A BNT katonai közlekedési feladatrendszere

Az MK – az illetékes NATO Regionális Főparancsnokság közreműködésével (elvi irányítása mellett) – szerződést köt a küldő országgal (országokkal) a nemzeti támogatás tartalmát, volumenét, időrendjét illetően¹⁰. ***A közlekedési feladatokat két csoportba sorolhatjuk:***

1. A polgári közlekedési rendszerre háruló feladatok

A polgári közlekedési rendszernek elsősorban a szükséges pályakapacitást kell a kijelölt közlekedési vonalakon (fogadó repülőtéren) rendelkezésre bocsátani. A pályakapacitási igény meghatározásának alapja vasúton a napi szállítási ütem (NSZÜ), közúton a konvojok (szállítóoszlopok vagy a csapatok menetoszlopai) darabszáma, légi szállításnál a napi szállító repülőgép fogadási képesség.

Vasúti közlekedés (vasúti szállítási mód)

¹⁰ A szerződés előkészítésének fázisait és az okmányokat NATO-alapokmány tartalmazza.

Napi vasúti szállítási ütem:

Elsősorban a berakási vagy a kirakási lehetőségek határozzák meg,¹¹ egy tranzit ország területén azonban fontos mutató az adott vasúti irány leterheltsége is (az adott tranzit-ország saját nemzetgazdasági vagy katonai szállítmányaival). A saját területen válsághelyzetben a katonai szállítmányok elsőbbséget élveznek. ***Béke-műveletekre való felvonulás esetén ezzel az elsőbbséggel nem számolhatunk.***

Kirakóállomások (KÁ)

Figyelembe véve egy megerősítő kontingens méreteit, a begyülekezés időtartamát (8-10 nap) és a vasúti szállítmányok darabszámát, 10-12 db vasúti kirakóállomást kell kijelölni és előkészíteni ***a következők szerint:***

A haditechnika (csapat) kirakásánál 1 kirakóállomáson (KÁ) napi 4 szállítmánnyal számolunk, ennek megfelelően összesen 6 KÁ szükséges az ország központi térségében (a Dunak-Tisza közén). Lehetőség szerint – elsősorban az úthálózat megóvása érdekében – 2 KÁ-t a nehéztechnika részére határozzuk meg. Ezekből a KÁ-tól a nehéz (láncfalpas) technika közlekedésére alkalmas utakat kell kijelölni és előkészíteni a csapatok ***összpontosítási körletéig (ÖPK).***

Az anyagszállítmányok fogadásához 1 KÁ-ra napi 2 szállítmány kirakásával számolunk. Ennek megfelelően a csapatok ÖPK-i közelében 2 KÁ-t, 2 másik 2 KÁ-t pedig a mögöttes logisztikai körlet térségében kell kijelölni. (Ez utóbbi valószínűleg a Dunántúl keleti térségében települne.) Így összesen 4 anyag KÁ-al számolunk. Célszerűnek látszik a logisztikai támogatás érdekében a megerősítő csapatok részére – amennyiben kiépülnek – 1 közeli és 1 mögöttes területen lévő – ***Logisztikai Szolgáltató Központot (LSZK)*** rendelkezésre bocsájtani. Az LSZK magába foglalja az anyag KÁ és a logisztikai támogató elem funkcióját is! Célszerű ezenkívül tartalék KÁ-kat is kijelölni.

Vasúti határállomásokat (VHÁ) az északi, nyugati és a dél-nyugati vasúti irányok figyelembevételével kell kijelölnünk. Szlovákia irányából 2-3, Ausztria felől 2-3, Szlovéniából 1, Horvátországból pedig 2-3 VHÁ-al számolhatunk. Ez összesen 7-10 VHÁ-t jelent.

¹¹ Mindig az alacsonyabb kapacitás a meghatározó, mert az a „szűk keresztmetszet”.

A felvonulás végrehajtás után, az ÖPK-ban végrehajtott rövid összekovácsoló kiképzést követően (feltételezve, hogy a NATO alapelvek szerint a csapatok komponensenként - személyi állomány, haditechnika, anyagkészletek – vonulnak fel) az alkalmazási térségbe előrevonásra kerülnek. Az előrevonás alapvetően közúton végrehajtott menettel történik a várható harc feladatnak és harcrendnek megfelelően, azonban a nehéztechnikával felszerelt erők (a harckocsi zászlóalj és a zászlóalj-harcsoportok harckocsi alegységei illetve más, lánctalpas technikával felszerelt alegységek) vasúton is szállíthatók (kombinált menettel). Ebben az esetben részükre az ÖPK közelében **berakóállomásokat (BÁ)** a menet cél közelében pedig kirakóállomásokat (KÁ) kell kijelölni. **Vasúti szállítással akkor számolhatunk, ha:**

- Az adott irányban lévő vasútvonal működőképes;
- Rendelkezésre áll a szállításhoz szükséges vasúti gördülőanyag (főként a szűk keresztmetszetet jelentő nagyraakasztó pórcsukok).

A hadművelet során az országhatártól a Nemzeti Támogató Elem (NTE) Mögöttes Logisztikai Bázisa (MLB) és a (közeli) közvetlen logisztikai támogató elem (KLTE) összekapcsolásával – az Utánpótlási Vonalak (Lines of Communications-LOC) részeként vasútvonalat kell kijelölni és működtetni.

A vasúti szállítás alkalmazásának általános problémái közül kiemelhetjük a következőket:

- A konfliktusban nem érintett szomszédos (tranzit) országok valószínűleg elvetnék a nehéztechnika (100 t körüli járműszerelvény) közúti szállítását (az útrongálás, a polgári forgalom zavarása a túlméretes eszközökkel és a nem megfelelő teherbírású műtárgyak megléte miatt);
- Ugyanakkor előállhat a berakóhelyeken vasúti gördülőanyag hiány – elsősorban a dél-nyugati irányból történő felvonuláskor az olasz, szlovén és/vagy a horvát kikötőkben;
- Az ország területén a Duna hadászati jelentőségű vízi akadályt képez, a vasúti átmenetek száma (összesen 3 vasúti híd az észak-déli Duna szakaszon) kevés és igen sebezhető;
- Problémások lehetnek a mellékvonalak tengelyterhelés és sebesség tekintetében éppen az ÖPK-k térségében.

A vasúti úrszelvény és rakszelvény megfelel a nyugat-európai méreteknek, ezért ez nem képez akadályt. Problémás lehet még a rakodók teherbíró képessége (a nehéztechnika 60 t körüli tömege miatt) valamint a konténerizált anyagkészletek mozgatása. Ugyancsak probléma a nagy számú szintbeni kereszteződés, amely egyrészt baleseti forrás, másrészt terrorista akciók végrehajtására is alkalmas helyet jelent.

Közúti közlekedés (közúti szállítási mód)

A közúthálózat BNT-célú igénybevételének általános kérdései: mely irányokból (tranzitországok felől) érkehetnek szállítmányok (katonai oszlopok-konvojok) megegyeznek a vasúti szállítással.

A közúthálózat alaprendeltetése, - az erők felvonulása és a szállítások - mellett azzal a képességgel is számolunk, hogy a vasúti szállítás lehetetlenné válása esetén (súlyos rombolások következményeként) a vasúti szállítás közútra tereljük át a folyamatosság biztosítása érdekében. Ebből kiindulva az eleve közútra tervezett mozgásokhoz szükséges áteresztő képesség mellett számolnunk kell tartalék áteresztő képességgel is a vasúti szállítás megközelítő volumenben. **Ennek több megoldása lehetséges:**

- A kijelölt *katonai gépkocsiutak (KGU)* kapacitásának egy részét tartalékoljuk (ezt a megoldást a nagy áteresztőképességű, autópályára vagy többsávos gyorsforgalmi utakra tervezett KGU-k esetében lehetséges);
- Tartalék utakat jelölünk ki (lehetőleg a kijelölt vasútvonal mentén) és a kiemelten veszélyeztetett vasúti csomópontok (műtárgyak) közelében (előtt) kényszer kirakóállomásokat készítünk elő és kijelöljük a tartalék KGU-hoz vezető bekötő utakat. Ennek érdekében el kell végezni a kijelölt vasútvonal objektumainak értékelését veszélyeztetettség szempontjából.

A csapatok felvonulásának biztosítására az alap, vagy fő KGU-k az ország területén a következő elemekből állnak:

- Közúti határállomások (KHÁ);
- Frontális útszakaszok;
- A veszélyeztetett csomópontokat elkerülő útszakaszok;

- Bekötő utak a különböző rendeltetésű vasút KÁ-k, fogadó repülőterek, kikötők és a csapatok ÖPK-i (azok logisztikai bázisai) között;
- Harántutak a manőverek végrehajtására.

Északi irányból-Szlovákia felől 2-3 KHÁ, nyugati irányból-Ausztriából 2 KHÁ, dél-nyugati irányból-Szlovénia felől 1-2; Horvátország felől pedig 2 KHÁ-val számolhatunk. E mellett tartalék KHÁ-k is kijelölhetők. Az úthálózatoknál külön is jelölni kell a nehéz (100 t körüli) és a túlméretes járműszerelvények közlekedésére alkalmas utakat, illetve azokat az összekötő szakaszokat, elsősorban a hidakat, amelyeket meg kell *erősíteni* annak érdekében, hogy *összefüggő* hálózattal rendelkezünk a nehéz járműszerelvények közlekedésére.

Repülőterek (légi szállítási mód)

A felvonulás egyik kiemelkedően fontos területe a **fogadó repülőtér (FR)** biztosítása, tekintettel arra, hogy a NATO-tagországokkal nincs közös szárazföldi határunk vagy tengeri kijáratunk. Az FR *egyik* alaprendeltetése egy gyorsreagálású, légi mozgékonyaságú szövetséges megerősítő kontingens fogadása, valamint egy harci repülőkötelék fogadása és tevékenységének támogatása. Az FR *másik* feladata a megerősítő kontingens személyi komponensének fogadása (kivéve a vasúton és közúton érkező személyi állományt). Az FR *harmadik* feladatkörét a légi szállítással érkező anyagok fogadása képezi. Ez a feladat a hadművelet alatt is megmarad, a FR **ellátó repülőtér (ER)** funkciót lát el.

Az FR-el szembeni alapvető kritériumok a következők:

- Legyen alkalmas nehéz szállító repülőgépek fogadására és logisztikai kiszolgálására;
- Rendelkezzen a folyamatos kirakást (légi egységakományok és konténerek kezelését) biztosító repülőtéri rakománykezelő eszközrendszerrel;
- Megfelelő helyiségek álljanak rendelkezésre a személyi állomány rövid időtartamú várakozására és büfé jellegű kiszolgálására, az elszállítás megkezdéséig vagy a légi úton szállított technika átvételéig;
- Megfelelő terület szükséges a technikai eszközök beszereléséhez és rövid idejű várakozásához, illetve az alegységek megalakulásához;

- Rendelkezzen megfelelő méretű (lehetőleg fedett) anyagtároló területtel (raktárral) ahol biztosított a rakományok gépi mozgatása, illetve az elszállításig történő átmeneti tárolása;
- Közlekedési kapcsolat (közúti és lehetőség szerint vasúti) a fő hálózatra való kijutás érdekében;
- Műveletirányító központ (parancsnoki vezetési pont) a szükséges belső összeköttetéssel.

A fogadó repülőtér (és a közelében lévő különféle létesítmények) működhet olyan csapat és logisztikai bázisként is, ahogyan a taszári repülőtérre épülő USA haderő IFOR (SFOR) bázisa. Ez a bázis biztosította az erők komponenseinek (személyi állomány, technika, anyagi készletek) légi úton, vasúton és közúton érkező elemeinek fogadását, a harcra kötelek (alegységek) megalakítását és néhány napos (3-5 nap) összekovácsoló kiképzését, ezt követően a komplett alegységek hadszínterre történő kiszállítását vasúton, és/vagy közúton (kombinált menettel).

A FR-k darabszáma a tervezett szállítási volumentől függ (1-2 db szükséges) valamint tartalék FR is. A megoldásokat tekintve lehetséges a nemzetközi polgári repülőtér (Ferihegy), más katonai-polgári közös használatú repülőtér, illetve katonai repülőtér igénybevétele is, amely megfelel a korábban leírt követelményeknek.

Kikötők (vízi szállítási mód)

A vízi szállítás (a Dunán) csak nyugati irányból értelmezhető. Sajnos, a magyar folyamszakasz hajózhatósága problémás, nagymértékben a vízszint ingadozástól függ.

A meglévő kikötők közül jelenleg a *Csepeli Szabadkikötő* alkalmas bármely katonai szállítmány fogadására. Alapvető probléma azonban az elszállítás, a közúti, de főként a vasúti kapcsolat nem megfelelő volta.

A *bajai* kikötő alkalmas anyagszállítmányok, nagykonténerek fogadására, valamint technikai eszközök *daruval* történő kirakására.

Fejlesztési igények, amelyek alapul szolgálhatnak a Közlekedési Tárcza részére szükséges Hadművelési Követelmények kidolgozásához. Prioritást kapnak a felajánlott csapatok igényei.

A vasúti szállítási mód területén:

- A nehéztechnikával felszerelt kijelölt erők helyőrségeiben vasúti iparvágányok létesítése a laktanya - helyőrségi gyakorlótér – vasútállomás viszonylatban, lánctalpas technika mozgását biztosító helyőrségi lánctalpas utak fejlesztése;
- Megfelelő darabszámú vasúti kocsik biztosítása a nehéztechnika és a kamionok¹² (nyerges járműszerelvények) szállítására;
- A berakóhelyeken megfelelő rakománykezelő kapacitás biztosítása;
- Az ACTS¹³ (Abroll-Container-Transportsystem) kombinált szállítási technológia elterjesztése, amely kiválóan alkalmas belföldi és nemzetközi katonai szállításokra, mert nem igényel előkészített vasúti infrastruktúrát.

Közúti mozgások, közúti szállítás területén:

- Az érintett helyőrségekben a bekötő utak fejlesztése a főutakra való kijutás érdekében, beleértve a nehéztechnika közúti szállítását is;
- Meghatározott közúti kapacitás létrehozása a nehéztechnika és más lánctalpas technika közúti szállítására;
- A várható (kijelölt) rakodóhelyre – légi és belvízi szállításához – bekötőutak fejlesztése.

Légi szállítás terén:

- **Berakó repülőtér (BR)** kijelölése és előkészítése (mindazon létesítményekkel, amelyek a tömeges berakást, a műveletek során pedig az **ellátó repülőtér (ER)** funkciót *a Nemzeti Támogató Elem részeként teljesíteni tudják:*

- közepes légi szállító kapacitás beszerzése (lekötése nemzetközi szerződéssel),

¹² Kamionok szállítására az ún. lengőhidas vasúti kocsik szükségesek, amelyeknél a be- és kirakáshoz nem szükséges nagyteljesítményű és speciális emelőszerkezettel ellátott daru. A járműveket hagyományosan oldalrakodóról lehet rakodni. Ilyeneket alkalmaz, pl. az olasz hadsereg is.

¹³ Három alapvető komponensből áll: (1) a vasúti kocsin 3 kifordítható sín pár van, amelyre a (2) 20 m hosszú, 15 N. tonna teherbírású görgős konténer rátolható és a vagon hossz tengelyébe befordítva rögzíthető, (3) a konténer mozgatására szolgáló szerkezettel felszerelt közúti szállító gépjármű.

- a helyőrségek (laktanyák) területén (csoportos) helikopter le szállóhelyek létesítése,
- légi rakománykezelő kapacitás beszerzése a berakásra kijelölt repülőterekre,
- légi egységakomomány-képző eszközök (raklapok, konténerek és rögzítő eszközök) beszerzése.

A fejlesztést a nemzetgazdasággal integráltan a *kettős rendeltetés el-ve* alkalmazásával kell végezni.

3.3. A katonai szállítási feladatok

A katonai közlekedés *alapfunkciója az erők* (és a hozzájuk tartozó logisztika) *mozgatása*¹⁴, valamint a *haderő fenntartásához és műveletei-hez szükséges anyagok szállítása*. Részletesebben és az értelmezés szempontjából vizsgálva az *erők mozgatása magába foglalja:*

- az alkalmazással kapcsolatos csapatmozgásokat; (felvonulás, kitelepülés, visszatelepítés),
- a kiképzéssel és a díszlokáció változtatással kapcsolatos csapatmozgásokat.

Ezt a feladatsoportosítást az indokolja, hogy a *csapatmozgások koordinációja hadművelleti kompetencia*, a tervezés és irányítás során a hadművelleti szerv *a közlekedési vezető szervvel közvetlenül*¹⁵ *működik együtt:*

- a csapatszállítások terén (amely magába foglalja a haderő alapvető komponenseinek (1) személyi állomány, (2) haditechnika, hadfelsze-

¹⁴ Az erők *mozgatása* elsősorban a műveletekhez történő felvonulással kapcsolatos szállításokat jelent, továbbá menetekhez infrastruktúra rendelkezésre bocsátását és forgalomirányítást. Megjegyzem, a *mozgatás* nyers fordítás, nem adaptált kifejezés.

¹⁵ A csapatok *felvonulásának* időszakában a NATO vezető törzseinél általánosan alkalmazott módszer, hogy a közlekedési (szállítási) koordinációs törzset (központot) a J3 (G 3) alárendeltségébe vonják. Amikor a feladat befejeződik és előtérbe kerülnek a logisztikai szállítások, a közlekedési irányító szerv újból a J 4 (G 4) alárendeltségébe kerül vissza.

relés, (3) ellátási és fenntartási anyagkészletek – együtt vagy komponensenkénti szállítását,

- a közúti csapatmozgások során a katonai gépkocsi utak üzemeltetése és a forgalomirányítás képezi a katonai közlekedés feladatát.

Újszerű feladatot jelent az ún. **Utánpótlási Vonalak (LOC)** működtetése, amelyben a szállítási módokat komplex módon, sorosan, illetve párhuzamosan összekapcsolva alkalmazzák. (Elsősorban a nagytávolságú viszonylatokban).

A haderő **fenntartásához** és **műveleteihez** szükséges anyagok szállítása – azaz a **logisztikai** szállítások a logisztikai vezető szerv kompetenciájába tartozik. Az anyagszállításban **a következő feladatcsoportokat különbségtétjük meg:**

- A logisztikai készenlét fokozásával kapcsolatos szállítások (a haditechnika javításba és visszaszállítása) a hiányzó anyagkészletek (hadműveleti és hadászati készletek) létrehozása, lépcsőzése;
- A hadászati készletek széttelapítése (csapás alóli kivonás érdekében);
- Utánpótlási szállítások;
- Fölösleges anyagok hátraszállítása.

A szállítási alapfunkcióhoz a következő támogató funkciók kapcsolódnak:

- Közlekedési infrastruktúra (hálózat) kijelölése, előkészítése (az előkészítés műszaki paramétereinek meghatározása) és **rendelkezésre bocsátása**. (Ez bizonyos esetekben – pl. csapatmozgások során – lehet alapfunkció is).
- A szállító és rakománykezelő eszközök biztosítása, anyagmozgatási folyamatszervezés.
- Forgalomszervezés (forgalomirányítás) és eszközrendszerének biztosítása.
- A szállítmányok fegyveres őrzése, kísérése.
- Szakanyagellátás (a katonai közlekedési rendszertechnika biztosítása).

A NATO csapatszállítási (felvonulási) módszerei:

Küldő országból szövetséges vagy más baráti ország közbeiktatásával annak **bázisterületére**: komponensenként (haditechnika, anyag, személyi állomány), **ha nem várható ellenséges tevékenység**.

Bázisterületről (befogadó országból) a hadszíntérre: - harci kötelékek megalakítását követően komplex csapatszállítmányonként vagy menetoszlopokban (konvojok), illetve kombinált menettel.

Küldő országból közvetlenül a hadszíntérre kombinált hadművelési szállítással.

3.4. A katonai közlekedési rendszertechnika

A katonai közlekedési rendszertechnika mindazon eszközöket magába foglalja, amelyek a közlekedési támogatás alap és kiegészítő funkcióinak működtetéséhez szükségesek. Az eszközök egyik része katonai, másik része pedig polgári hovatartozású. A polgári eszközök megbízható alkalmazásának lehetőségét a **kettős rendeltetés** elve szolgálja.

A kettős rendeltetés elvének alkalmazása

A kettős rendeltetésű szállító eszközökhöz a csere-felépítményes, összkerék-hajtású szállító gépjárművek, a kombinált, rakodónylással – utas-ajtóval és átrendezhető belső térrel kialakított, ezáltal utas- és egységakományolt teherszállításra egyaránt alkalmazható repülőgépek, speciális vasúti kocsik, hídátkelőhely létesítésére alkalmas uszályok, sebesültszállításra be (át) rendezhető autóbuszok tartoznak. Kiemelkedő jelentőségű a katonai (stratégiai) szállítások terén a **bárkaszállító (RO-RO)** hajó.

Multifunkcionális szállító gépjárművek

A korszerű szállító gépjárművekkel szemben alapkövetelmény a multifunkcionalitás, amely azt jelenti, hogy egy jármű többféle szállítási feladat kompromisszum nélküli és biztonságos végrehajtására alkalmas.

A multifunkcionalitásnak két alapvető változata van:

Cserevontatmányos szállító járművek, amelyek nyerges járműszerelvénnyel, és a vontatóhoz többféle nyerges pótkocsi kapcsolható. **Legjellemzőbbek:** konténeremelő-szállító pótkocsi (ez lehet a vontatóról meghajtott emelőszerkezettel, vagy külön motorral működő daruszerkezettel ellátott), tartály-pótkocsi üzemanyag vagy víz szállítására; normál ponyvázható és/vagy konténerszállításhoz póresíthető pótkocsi. A cserevontatmányos járművek a nagy teherbírású (kamion) kategóriába tartoznak.

Csere-felépítményes szállító gépjárművek (CsFJ) saját emelőszerkezettel képesek többféle felépítményt mozgatni és szállítani. A felépítményeket nemcsak saját magukra, hanem pótkocsira, illetve speciális vasúti kocsira is képesek rakodni. A CsFJ-k lehetnek a NATO-szabványnak megfelelő vagy attól eltérő eszközök is.

További rendszer-technika:

- Tábori rakománykezelő eszközök (önjáró és járműre épített kivitelben).
- Repülőtéri rakománykezelő eszközök.
- Különböző egység- és rakományképző eszközök, amelyek harmonizálnak a szállító és a rakománykezelő eszközökkel.
- Mobil, táv-programozható, érzékelő-leolvasó (intelligens) forgalomirányító technikai eszközök (a támadásoknak kitett forgalomirányítók kiváltására).
- GPS alapú jármű-navigációs (Eszköz-követő) diszpécser-felszerelések.
- Mobil őrzés-védelmi felszerelés, nyugvásbiztosítás, illetve szállítványkísérés támogatására.

3.5. Katonai közlekedési műveletirányítás

A közlekedési támogatás feladatainak tervezéséhez és irányításához **integrált nemzeti adatbázis** és (külön modulként) az összes szállítási módot átfogó **közlekedési adatbázis** létrehozása szükséges, valamint különböző alágazati folyamatirányító szoftverek fejlesztése és az **ADAMS-hoz** való (nem direkt) kapcsolódás. A nemzeti adatbázis mellett nagy jelentőséggel bír a nemzetközi adatokhoz való hozzáférés képessége, amely egy-

részt az **ADAMS**, másrészt a szövetséges közlekedési szervekkel való együttműködés útján biztosítható. Jelentős bázis-lehetőség a magyar közlekedési vállalatok nemzetközi információs rendszere is.

A közlekedési műveletirányítás központja a **Nemzeti Közlekedési Koordinációs Központ (NKKK)** (AJP-4.4. 207. pont). Jelenleg a **MÁV Vezérigazgatóság** épületében működő **NKKK** csak a **magját** képezi egy előírt képességű közlekedési műveletirányító központnak. Fejlesztése egyrészt katonai, másrészt pedig polgári feladat lesz. A **NKKK** részére teljes körű **adatkommunikációs** rendszert kell létrehozni, **amely összekapcsolja:**

- A kijelölt vasúti és közúti határátkelőhelyekre telepített irányító elemeket (HEVKP-eket és HEKP-eket) és a fontosabb vasúti elemeket felügyelő vasútállomás katonai parancsnokságokat (VKP);
- A KGU-kat üzemeltető katonai és a hozzájuk rendelt polgári forgalomirányító erőket;
- A berakó és a fogadó repülőtereket;
- A kikötőket, a nagyfolyami ideiglenes átkelőhelyeket és átrakó körleteket.

Ezen adatkommunikációs hálózat egy **készenléti** rádiótelefon-rendszerre és a **Honvédelmi Minisztérium (Magyar Honvédség)** ún. gerinchálózatára épülhet, és közvetlen kapcsolattal rendelkezik a különböző üzemi (**pl. MÁV**) **telefon-és informatikai** rendszerekkel. Ez képezi az **ADAMS**-hez kapcsolódó **nemzeti** rendszert. Az **NKKK** elhelyezését úgy kell kialakítani (lehetőleg jelenlegi helyén), hogy a vonatkozó **NATO-STANAG**-nek megfelelő szervezettel és a jelenlegihez viszonyított többszörös létszámmal működhessen, a **polgári** közlekedés és a **küldő**, szükség esetén a **tranzit**-országok operatív csoportjait is képes legyen befogadni és munkafeltételeket biztosítani részükre.

4. A katonai közlekedés javasolt szervezeti kerete

A katonai közlekedési szervezet kialakításánál a következő alapelveket célszerű figyelembe venni:

- Alapvető szervezési igény a **cél-feladat-képesség-szervezet** sorrendű és tartalmú folyamatára követése.
- A katonai közlekedési kapacitásnak biztosítani kell a haderő **kulcsfontosságú** elemeinek a mozgását – meghatározott mobilitási szintnek megfelelően.
- A **feladatszabás** és **feltételek biztosításának harmonizálása** érdekében rögzíteni kell, hol születnek a katonai közlekedés **igénybevételére** vonatkozó döntések, utasítások, ezzel szemben hol hoznak döntéseket a **feltételrendszer** és a **szervezet** alakítására. A közlekedési támogató szervezet determinált helyzetét okozó „**szolgálat**” besorolást valós szerepének megfelelően szükséges módosítani-a **Honvédelmi Törvényből** is levezethetően.
- A jelenlegi szétszórt vagy nem aktív funkciók (szállítóeszközök anyagfelelőssége, a légi szállítás, szakhatósági tevékenység, vámügyek stb.) komplexen, minden szállítási módra kiterjedően egységes szervezetbe való összerendezése.
- Létszámtakarékosan, a szétszórt kapacitások létszámbázisán, de a jelenleginél kevesebb létszámmal ütőképes, koncentrált szervezet létrehozása, amely képes mind belföldön, mind pedig nemzetközi viszonylatokban jelentkező szállítási feladatok végrehajtására és utánpótlási vonalak (komplex szállítási lánc) üzemeltetésére.
- Integrált logisztikai szervezetben **tisztaprofilú, komplex szállítókötelek** funkcionális szervek legyenek, amelyek **szakmai irányítás (technikai és szakharcászati fejlesztés)** szempontjából egyértelmű felelősségi vonalhoz tartoznak.

A szervezet kialakítását megelőzően elemezni; elvi döntéseket hozni a következőkre:

1. A **gépjármű beszerzésnél prioritást kell adni** a nemzeti támogatási szállítási kapacitás létrehozásának, valamint az együttműködésre kijelölt csapatok korszerű szállítóeszközei rendszerbe állításának (nem a kijelölt csapatok terhére). Ez a beszerzésre tervezett járműpark kis

részét teszi ki, ugyanakkor az MH alkalmazási képessége szempontjából nagyon jelentős lépés lenne.

2. Nagyobb ütemben célszerű fejleszteni a Közlekedésirányító Rendszert (KIR) és a kapcsolódó Eszközkövető Rendszert (Assat Tracking)– az MH távlati informatikai rendszerkoncepciójához igazítva.
3. Kezdeményezni kellene a NATO tagországok gyakorlatának és a NATO-elveknek megfelelően a katonai képviselet problémájának rendezését a **Közlekedési Tárca** területén. Jó példa erre a Francia Köztársaság Szállítási Ügyek Minisztériuma és más NATO-tagországok megoldásai.
4. **A HM HVK hadműveleti követelményeket**, ennek bázisán a **közlekedési** vezető szerv **katonai** közlekedési infrastruktúra fejlesztési tervet dolgozzon ki a Közlekedési tárca részére. Létre kell hozni a polgári közlekedés rendkívüli állapot esetén szükséges különböző funkciójú erőcsoportjai keretszerveit, megalakítási és alkalmazási okmányait. Ez a **katasztrófakezelés** szempontjából is indokolt.
5. Az államháztartási törvényben létre kell hozni a kettős rendeltetésű megoldások jogszabályi és költségvetési háttérét.
6. Rendezni szükséges a **szállító gépjármű** anyag-és alkalmazói felelőségét.

Mindezek alapján célszerű vizsgálni a nyilvánosságra került logisztikai szervezeti elképzeléseket.

Egyik ilyen sarokpont a **Kaposvárra tervezett nemzeti támogató erő**. A közlekedési kapacitások tekintetében alapvető problémát a többcélű alkalmazás – egyben a gazdaságosság kérdése jelenti. Nyilvánvaló, hogy földrajzilag, diszlokáció szempontjából Kaposvár **nem megfelelő**, tekintettel arra, hogy a tervezett szállító és közlekedés-koordináló zászlóaljkapacitását nemcsak nemzetközi műveletekben, hanem az MH belföldi, valamint a jövőben az átfegyverzés kapcsán várható szállítási feladatok végrehajtására is alkalmazni kell, ezért célszerűbb lenne a **központi raktárhoz és az ellátó repülőtérhez** közelebb telepíteni azokat.

A másik kérdés az erők koncentrációja. Egy Budapest (Iryni János laktanya) bázisú komplex közlekedési kötelék (ezred) – benne a tervezett **Közlekedés-koordináló Központtal** – sokkal jobban megfelelne a fenti problémák kezelésének. Az egy kézben való összpontosítás csak előnyökkel jár, mert nem lesznek „**elfekvő**” kapacitások, a kapacitások egymást támogató képessége, a belső manőverezés lehetősége messzeme-

nően érvényre juthat. Kaposvárról, más szolgálati alárendeltségből történő központi szállítási feladatokra való kirendelés jogi, adminisztrációs és elszámolási problémákat vetne fel. ***A központi tagozatba koncentrált szervezet viszont nem akadályozná a nemzeti támogatási feladatok szervezését és végrehajtását.***

Végkövetkeztetésként megfogalmazható, hogy a védelmi felülvizsgálat kapcsán elképzelt közlekedési képesség ***kereteit*** tekintve, megfelelhet az átalakuló MH fenntartását és alkalmazását biztosító ***katonai összetevőnek***, amennyiben az egyes szervezetek kereteit megfelelő tartalommal töltik ki, diszlokációjuk, irányításuk rendje a többcélúságot és a logisztika művelettámogató képességének növelését szolgálja, rendszertechnikájuk megfelel a korszerű elveknek, a ***katonai közlekedési rendszer polgári összetevőjét*** pedig célirányosan, a kettős rendeltetés elvének megfelelően fejlesztik.

Ez a tanulmány a teljesség igénye nélkül elsősorban az elvi aspektusokra koncentrált, keretet ad a katonai közlekedési szervezet részletes kimunkálásához. Ennek figyelembevételével ajánlom felhasználni.

Felhasznált irodalom:

1. Szövetséges Összhaderőnemi Közlekedési Szállítási Doktrína (AJP-4.4).
2. ***Dr. Jároscsák Miklós ezredes:*** „A BNT előkészítése és végrehajtása érdekében megoldandó feladatok a Honvédség logisztikai rendszerében” Doktori PhD értekezés 2001.
3. ***Dr. Jean Chrispohe Prax alezredes:*** „A francia haderő átalakításának logisztikai tapasztalatai és ennek adaptációs illetve hasznosítási lehetőségei a magyar hadseregnél” Doktori PhD értekezés 2001.
4. ***Dr. Kovács Ferenc mk. ezredes:*** „A NATO Biztonsági Beruházási Programja és a védelem polgári támogatása keretében kidolgozható közlekedésfejlesztési képességcsomag alapelvei, előkészítésének feladatai és folyamata” Tanulmány 2000. június.
5. A NATO mozgatási és szállítási alap-, és irányelvei. MC-336/2.

ÜZEMELTETÉSI TUDOMÁNYOS KONFERENCIA

AZ ÜZEMELTETÉSI TEVÉKENYSÉG A VÉDELMI FELÜLVIZSGÁLAT TÜKRÉBEN

Veszprém, 2003. október 29.

A Magyar Honvédség Légierő Parancsnokság 2003. évi feladat-tervében foglaltaknak megfelelően 2003. október 29-én a Légierő Parancsnokság Logisztikai Főnökség szervezésében a most már hagyományosnak mondható Üzemeltetési Tudományos Konferencia került megrendezésre.

A konferencia célja volt, hogy ráirányítsa a figyelmet a védelmi felülvizsgálat által megállapított képességekre, ezáltal a különböző haditechnikai eszközök üzemeltetésében, üzembentartásában megjelenő gondokra, problémákra valamint az ezen a téren eddig elért eredményekre.

A konferencián a Magyar Honvédség Légierő Parancsnokság és alárendelt csapatai vezető logisztikai állományán kívül meghívott vendégekként a haderő logisztikai biztosítását, szakemberképzését végző felső szintű szervezetek, intézmények képviselői, illetve a végrehajtásban érintett Rt-k vezető állománya vett részt.

A konferencián elhangzott fontosabb előadásokat szerkesztett, de lényegében eredeti formában adjuk közre.

Dr. Vasvári Tibor alezredes

A konferenciát TÓTH LAJOS MK. EZREDES A MAGYAR HONVÉDSÉG LÉGIERŐ PARANCSNOKSÁG TÖRZSFŐNÖK INTEGRÁCIÓS HELYETTESE nyitotta meg.

Tisztelt konferencia!

A Magyar Honvédség az elmúlt esztendőkből többszöri átalakításon, alapvetően szervezeti elemei létszámának csökkentésén ment keresztül. Ezek a szervezeti változások a működést, ellátást, kiszolgálást biztosító szervezeteket is érintették, ellenben gyökeres változást a rendszer működésében nem okoztak, alapvetően csak az anyagi-technikai integráció formai megoldásaival, a létszámkorlátok függvényében szer-

vezeti „átnevezésekkel” próbáltak megfelelni a szervezési ciklusok által előírt követelményeknek.

Mindannyiunk előtt ismert az a tény, hogy a Légierő Parancsnokság és alárendelt katonai szervezeteink alapvető feladata és kötelessége, hogy békében is mindenkor készen álljanak a Magyar Köztársaság légtérének védelméből és folyamatos felügyeletéből fakadó feladataik végrehajtására, természeti illetve humanitárius katasztrófa megelőzésében vagy elhárításában való részvételre. Továbbá biztosítani kell a szövetségesi kötelezettségek teljesítését a háborús feladatok végrehajtására való gyors, szervezett áttérést, a rendelkezésre álló erőknél és eszközöknél, a hadműveleti képességeknél a kialakult konfliktus vagy háborús helyzet szerinti alkalmazását.

A védelmi felülvizsgálat tükrében körvonalazódó új haderő struktúra és alkalmazási elképzelések megkövetelik az üzemeltetési, a logisztikai támogató rendszer további vizsgálatát, s ha szükséges, a megkezdett modernizációs folyamatok módosítását olyan célból, hogy kialakuljon egy a nemzeti lehetőségeket figyelembe vevő, a Magyar Honvédség Légierő Parancsnokság küldetésének teljesítéséhez szükséges képességeket biztosító, a NATO elvekkel és eljárásokkal harmonizáló koncepció és működési rend.

A konferencia fő célja, hogy ráirányítsa a figyelmet a Magyar Honvédség Légierő Parancsnokság és az alárendelt alakulatok üzemeltetési tevékenységére, az ezen a téren eddig elért eredményekre és ezzel egyidejűleg egyfajta útmutatást adjon a jövőre. Úgy vélem, a konferencia jó alkalom az együttgondolkodásra mindazon szakemberek számára, akik a Légierő berkein belül vagy azon kívül, de a Légierő érdekében dolgoznak nap, mint nap.

A légierő készletében levő, javarészt orosz eredetű fegyverzet mellett, hogy technikailag elavult és interoperabilitási problémákat vet fel, csak komoly anyagi és humán ráfordítással tartható üzemben, ***ezért fokozatosan vizsgálni kell ezek kiváltásának lehetőségét.***

A jelenlegi biztonságpolitikai környezetben több és más fenyegetettség és kockázat diktálta követelményeknek kell megfelelnie haderőnknek. A korszerű hadseregek ezeknek a kihívásoknak nem létszámnöveléssel próbálnak megfelelni, hanem rugalmasabb, képességalapú struktúra kialakításával. Ebben a munkában szeretnénk felhasználni azt a szellemi kapacitást és tapasztalatot, amely a terület művelőinek birtokában van.

A XXI. század hadseregének kialakításához elengedhetetlen a meglévő és a jövőben is használatos haditechnika korszerűsítése, újabb eszközök beszerzése. A Magyar Honvédség egyik legnagyobb képességnövekedése éppen a JAS-39 Gripen típusú harci repülőgépek hadrendbe állításától várható. A haderő-átalakítás és a modernizáció egyik célja az, hogy az elkövetkezendő tíz esztendőben évről-évre több pénz jusson fejlesztésre, korszerűsítésre, a kornak megfelelő legújabb technikai eszközök megvásárlására.

A Légierő Parancsnokság vezetése nevében e gondolatokkal kívánok a konferenciának eredményes munkát és még egyszer tisztelettel köszöntöm a konferencia minden résztvevőjét.

1. A megnyitót követően BALOGH IMRE VEZÉRŐRNAGY, A LÉGIERŐ PARANCSNOKA tájékoztatta a konferencia résztvevőit a légierő struktúrájában, haditechnikájában, feladataiban bekövetkezendő fő változásokról. Részletesen beszámolt a haderőfejlesztési alapelvekről, és a 2013-ra elérendő állapotról, kiemelve azt, hogy a védelmi felülvizsgálaton alapuló kormánydöntés célja: a Magyar Honvédség átalakítása egy finanszírozható, modernizált, a NATO szabványainak megfelelő haderővé.

Tisztelt konferencia!

A Magyar Honvédség Légierő eszközei közép- és hosszú távú fejlesztésének hadműveleti, minimális, illetve teljes katonai követelményei a Magyar Köztársaság Alkotmányában, a honvédelemről szóló 1993. évi CX. törvényben, a Magyar Köztársaság országvédelmi tervében rögzített feladatoknak való megfelelés alapján meghatározottak.

Előadásomban a Légierő alkalmazásának és fejlesztésének irányait ábrázolom a védelmi felülvizsgálat tükrében. A védelmi felülvizsgálaton alapuló kormánydöntés célja: a Magyar Honvédség átalakítása egy finanszírozható, modernizált, a NATO szabványainak megfelelő haderővé. A javasolt haderő megfelel mind a Szövetségi kötelezettségeknek – ahogy ezt a NATO haderő-fejlesztési javaslatok (FP-2004) tartalmazza – mind pedig a nemzeti védelmi igényeknek. Habár az új haderő mérete csökken, kiképzése, működtetése és felszerelése viszont jobb lesz.

A felülvizsgálat célja, feladatai (65/2002. HM utasítás, 2002. augusztus - 2003. július).

Célja:

Hadrafogható, finanszírozható, a kor szellemének megfelelő, a NATO követelményeket és a felajánlásainkat teljesíteni képes haderő kialakítása.

Feladata:

A Kormány külpolitikai céljaiból, Nemzeti Biztonsági Stratégiájából kiindulva megfogalmazni a részletes politikai célokat és azok teljesítéséhez szükséges erőket, eszközöket, képességeket.

Egy forrásokkal alátámasztott, kiegyensúlyozott, koherens terv kidolgozása, amely döntési változatokat, és a tárca egészére vonatkozó forráselosztási javaslatot tartalmaz.

A védelmi felülvizsgálat célja az volt, hogy a nagymértékben megváltozott nemzetközi helyzethez és a NATO új irányelveihez alkalmazkodva a nemzeti érdekek és célok alapján fogalmazza újjá a Magyar Honvédség rendeltetését és feladatait, határozza meg a szükséges és fontosságuk szerint rangsorolt képességeket, tegyen javaslatot a források elosztására.

A felülvizsgálat egy olyan hatékony haderő kialakítását célozta meg, amely képes választ adni a XXI. század biztonságpolitikai kihívásaira. Az új követelményeknek maradéktalanul megfelelő katonai erőnek képesnek kell lennie az alacsonyszintű válság önálló kezelésére, hozzájárulni az ország terrorizmus elleni védelméhez, továbbá érdemi hozzájárulást kell biztosítani a szövetségi kötelékben végrehajtott műveletekhez. Az alkotmányban és más jogszabályokban meghatározott feladatainak végrehajtásán kívül megfelelő képességekkel kell rendelkeznie a most felállításra tervezett Európai Unió haderő keretében végrehajtandó feladatokhoz.

AZ ÁTALAKÍTÁS FÁZISAI:

I SZAKASZ: 2006. DECEMBER 31-IG.

II. SZAKASZ: 2010. DECEMBER 31-IG.

III. SZAKASZ: 2013. DECEMBER 31-IG.

A védelmi felülvizsgálat alapján a Magyar Honvédség és ezen belül a Légierő átalakítása három szakaszban kerül végrehajtásra. Az első – 2006-ig – tervezett időszakban kialakításra kerül a mai kor követelmé-

neyeinek jobban megfelelő, hatékonyabban alkalmazható önkéntes haderő, megkezdődik a haditechnikai eszközök modernizációja, cseréje.

A második – 2010-ig – tervezett időszakban a légierő kijelölt alakulatai elérik a számukra előírt készenléti és hadrafoghatósági szintet, illetve befejeződik a technikai eszközök cseréje.

A harmadik – 2013-ig – tervezett időszakban létrejön a légierő új szervezete.

A NATO-nak felajánlott telepíthető és a NATINEADS-ba bevont helyi erők elsőbbségben részesülnek a haderő modernizálása folyamán.

Kiemelt jelentőséggel bírnak:

- A veszprémi védett létesítményben folyó beruházások;
- A légi C2 képesség növelése;
- JAS-39 harcászati repülőgép és korszerű fegyverzetének beszerzése;
- MISTRAL légvédelmi rakéta ütegek ellátása IFF-el és a hadszíntéri légi C2 rendszerbe való kapcsolódást biztosító eszközökkel;
- Harci helikopterek szükséges minimális korszerűsítése;
- A szállító helikopterek korszerűsítése / beszerzése.

Az elmúlt évtizedben a szövetséges államok többségében a haderő folyamatosan csökkent. A legnagyobb tagországok kivételével senki sem képes a hidegháborús időszakban fenntartott képességspektrum megőrzésére. Ezért zajlik a NATO-n belül a specializálódási és többnemzeti együttműködési folyamat. Magyarország számára a kooperációban való részvétel és az úgynevezett kiegészítő képességek kialakítása kiemelt területet jelent.

A NATO új irányelvei alapján nem szükséges, hogy a tagországok önállóan, teljes képességspektrumú, drágán korszerűsíthető és fenntartható haderővel, úgynevezett tömeghadsereggel rendelkezzenek. Lehetőségünk nyílt ezért, hogy a korszerű hadviselés követelményei, a szövetséges tehermegosztás és a gazdaságosság figyelembevételével a közös képességekhez modulelemekkel hozzájáruló haderőt építsünk, amely hazai és nemzetközi környezetben egyaránt magas színvonalon tudja ellátni

feladatát. Ez természetesen azt is jelenti, hogy a mi rendszerünkben hiányzó modulokat szükség esetén a szövetség biztosítja hazánk számára. Olyan modern haditechnikai eszközöket kell fokozatosan rendszeresíteni, amelyek lehetővé teszik a magasabb szintű interoperabilitást a szövetséges erőkkel. Az interoperabilitás első és legfontosabb területe, illetve eszközrendszere a modern, telepíthető és védett vezetési, kommunikációs és információs képesség.

Békeidőszakban NATO parancsnokság alatt légvédelmi készenléti szolgálatot lát el:

- 1. Légiirányító Központ.
- Gerinc radar századok:
 - (4 század a 3D radarok rendszerbeállításáig: Debrecen, Békéscsaba, Juta, Kúp);
 - (3 század a 3D radarok rendszerbeállítását követően: Békéscsaba, Bánkút, Zengővár);
 - 2+1 db MiG-29-es repülőgép (QRA(I)) Air Policing feladatok ellátására.

A készenléti szolgálatot ellátó szervezetek a nap 24 órájában biztosítják a Magyar Köztársaság légtérének szuverenitását, a CAOC 5 harcászati irányítása alatt.

A DPQ 2003-ban felajánlott erők 2004-re:

- 1 db An-26 repülőgép RSC 1-es készenléti kategóriában a DF/HRF-ba;
- 1 IGLA tűzalegység (8 indító sín) RSC 2-es készenléti kategóriában a DF/HRF-ba;
- 2 közeli hatótávolságú légvédelmi rakétaszakasz (SHORAD) RSC 3-as készenléti kategóriában a DF/HRF-ba;
- 1 közeli hatótávolságú légvédelmi rakétaüteg (SHORAD) RSC 4-es készenléti kategóriában az IPF/HRF-ba.

A 2004-es felajánlások közül további megfontolást igényel az IGLA és a MISTRAL légvédelmi tűzalegységekre vonatkozó felajánlások NATO általi törlésének kezdeményezése. A felajánlások törlését a

védelmi felülvizsgálatot követő szervezési intézkedések végrehajtása indokolja.

A felajánlott erők NATO követelmények szerinti megfeleltetésénél továbbra is kritikus elem marad az éves repülési idők kérdése. A tervezett intézkedések, az AN-26-os gépszemélyzetek kivételével továbbra sem oldják meg a problémát. A hajózó állomány egyéni éves repülési ideje messze elmarad a NATO követelménytől. A Gripen repülőgépek bérleti szerződésében szereplő repülési óraszámok nem teszik lehetővé a NATO normák szerinti kiképzést. Az előírt repülési óraszámok teljesítése csak más típuson és bérelt órákkal lehetséges.

A Míg-29 típusú repülőgépek 2005-utáni üzemen tartásához szükséges a nagyjavítás végrehajtása és az állapot szerinti üzemeltetésre történő áttérés. Vállalásaink teljesítéséhez elengedhetetlen a folyamatos fődarab ellátás, a fődarabok nagyjavítása, a pótalkatrész és ellenőrző berendezések folyamatos utánpótlása, javítása.

A Mistral légierő érdekében történő kiajánlásának elengedhetetlen feltétele a NATINEADS-ba történő integrálása 2007 végéig, az ehhez szükséges interfészek kifejlesztése, illetve beépítése.

A Mi-17 és a Mi-24-es helikopterek vonatkozásában a tervezett időpontok tarthatóak, azzal a kitételrel, hogy a helikopterek technikai modernizációja a 2005-ös naptári évben megkezdődik és 2007 végére befejeződik, valamint a Mi-17-es típusú helikopterek beszerzése legkésőbb 2005-ben megkezdődik.

AN-26 típusú repülőgépek az elmúlt évben ipari nagyjavításon estek keresztül és amennyiben ismételt nagyjavításra kerül sor 2007-2008-ban, akkor 2012-2013-ig garantáltan üzemmentarthatók. A MEDEVAC feladatok ellátásához szükséges egészségügyi felszerelések és berendezések már beszerzésre kerültek és rendelkezésre állnak, rendszerbe állításuk folyamatban van. A repülőgépek minimális fedélzeti rendszer átalakítása (elektromos csatlakozási lehetőségek) ez évben megkezdődik és várhatóan a jövő év folyamán mind a 4 repülőgépen befejeződik. Az ilyen irányú képesség megteremtése elengedhetetlen a magyar haderő külföldi alkalmazása esetén.

Az 1.ábrán a légierő 2013-ra tervezett szervezeti felépítése látható.

Ahhoz, hogy a fenti szervezet kialakuljon, és működőképes legyen a tereben ülők aktív segítségével és támogatása elengedhetetlen.

Most pedig engedjenek meg néhány szót az alárendelt alakulatok jövőbeni felépítéséről (tervezet)

64. Légtérelenőrző ezred

A légtérelenőrző ezreddé átalakuló szervezet **összetétele**: ezredparancsnokság, légi irányító központ, készenléti légi irányító központ (CRC Veszprém, SOF Kecskemét), katonai repülés-bejelentő központ (MILAIC), radarzászlóalj, egy informatikai és híradózászlóalj, egy logisztikai zászlóalj és egy Role-2 tábori kórház.

A légi irányító központ (CRC) kulcsfontosságú a Magyar Honvédség légi vezetési-és irányítási rendszerében. Békeidőszakban is folyamatosan a NATINEADS részeként NATO harcászati vezetése és irányítása alatt hajtja végre feladatát. Szervezete megfelel a NATO követelményeknek.

A készenléti légi irányító központ (SOF Kecskemét) elsősorban békeidőszakban - a veszprémi légi irányító központ (CRC) kiesésekor - tartalék szerepet lát el a légi vezetési és irányítási rendszerben. 2006 végére biztosítani kell a szervezet 100%-os feltöltöttségét.

A jelenlegi **radarzászlóalj** szervezete és diszlokációja jelentősen megváltozik. Az új radarzászlóalj parancsnoksága Kúpon alakul meg. Ezzel párhuzamosan a medinai részköltő és kiképző radarszázad felszámolásra (OBORONA radar kivonásra), a kupi radarszázad átalakításra kerül. Az új radarzászlóalj parancsnokság alárendeltségében megalakul kettő mobil radarszakasz (2x2 SZT-68U és 2x2 P-18 radar), valamint a új három RAT-31DL 3 dimenziós radar telepítésével megalakulnak az új radarszázadok. A jelenleg üzemelő gerincradar-századok az új radarszázadok rendszerbe állításával párhuzamosan 2007 végéig felszámolásra, a P-37 és PRV-17 radarok kivonásra kerülnek. A 3D-s radarok rendszerbe-állítása magas prioritású feladat. A radarok felújításához szükséges finanszírozás csak a magasabb prioritású feladatok végrehajtása után lehetséges.

A katonai Repülésbejelentő Központ szervezete csak annyiban változik, hogy a jelenlegi légi irányító központ struktúrájában szereplő **Katonai Repülési Információs Szolgálat** beépül a szervezetébe.

Harcászati repülőszervezetek

A jelenlegi kettő MIG-29 repülőszázad felszámol, majd a harcászati repülőezred szervezetében megalakul egy 14 (12+2) harcászati repülőből álló század. A század 2+1 repülőgéppel folyamatos légirendészeti (AIR POLICING) szolgálatot lát el 15 perces készenléttel, NATO szolgálati alárendeltségben (QRA(I)).

A JAS-39 század a teljes készenléletet 2008 végéig kell hogy elérje. A levegő-föld és a levegő-levegő feladatok végrehajtásához a fegyverzet beszerzése tervezve van. 2008 végére nyolc (2009 végétől négy) JAS-39 GRIPEN felajánlásra kerül a NATO részére ADX feladatra a NATINEADS részeként helyi erőként 2-es készenléti kategóriában.

A rendszerben maradó 12+2 MiG-29 repülőgép működtetéséhez szükséges alkatrészek beszerzése csak a biztonságos repüléshez szükséges készletre terjed ki, a repülők korszerűsítése nincs tervezve. Azonban, ha a repülőgépeket 2008. végéig rendszerben kívánjuk tartani 2005-ben újabb üzemidő meghosszabbítás vagy nagyjavítás válik szükségessé.

AN-26 szállítórepülő-század

A 89. vegyes szállítórepülő ezred szervezetében lévő AN-26 szállítórepülő-század 2004 végéig átkerül az 59. Repülőbázis alárendeltségébe. Az AN-26 típusú gépek felújítása nincs tervezve.

L-39 kiképző repülőszázad

A jelenlegi kiképző repülőszázad megszűnik, technikai eszközei (6 db L-39), személyi állomány nélkül beépül a MÍG-29 század szervezetébe. A repülőgépek a JAS-39 század rendszerbe állításáig, 2009-ig rendszerben maradnak. A gépek fenntartásához szükséges alkatrészek beszerzése, csak a biztonságos repülés biztosítására irányul. A gépek felújítása nincs tervezve.

Jak-52 kiképző repülőszázad

A 89. vegyes szállítórepülő ezred szervezetében lévő Jak-52 kiképző repülőszázad 2004 végéig átkerül az 59. Repülőbázis alárendeltségébe, de jelenlegi tervek szerint továbbra is Szolnokon állomásoznak majd.

A jelenlegi szentkirályszabadjai és szolnoki repülőalakulatokból alakul meg a 87. Vegyes helikopter ezred, mely Szolnokon települ.

Harci helikopter zászlóalj

A zászlóalj szervezete: zászlóalj parancsnokság, egy hajózószázad (3x4 Mi-24 helikopterrel), és egy üzembentartó század. A zászlóalj 100%-os feltöltöttséggel, kiképezve, 2010-re lesz teljesen felkészült, de egy helikopter rajnak (4 helikopter) 2007 végére képesnek kell lennie a NATO felajánlás teljesítésére.

A Harci helikopter zászlóalj közvetlen légi támogatást nyújt a szárazföldi csapatoknak, részt vesz terrorcselekmények elhárításában, határon belüli harctámogató feladatokban. Ennek érdekében a rendszerben maradó 12 db Mi-24 helikopter 2007 végére a szükséges mértékben modernizálásra kerül, így bevethetőek lesznek bármely időjárási körülmények között és éjjel/nappal. A helikopterek NATO-interoperábilis kommunikációs és IFF rendszerrel lesznek felszerelve.

Szállítóhelikopter-zászlóalj

A zászlóalj szervezete: zászlóalj parancsnokság, egy hajózószázad (15 db Mi-17/8 helikopterrel) és egy üzembentartó század. A zászlóalj 90%-os feltöltöttséggel, kiképezve és felszerelve 2010 végére lesz bevethető.

A szállítóhelikopter-zászlóalj részt vesz határon belüli támogató, biztosító feladatokban, légi szállítási feladat, katasztrófavédelmi feladatok végrehajtásában. További feladatai közé tartozik a szárazföldi erők közvetlen légítámogatásában résztvevő harci helikopterek kiszolgálása, valamint a nemzeti légi kutató-mentő szolgálat ellátása.

Négy Mi-17 helikopter 2007 végétől felajánlásra kerül a szövetség részére összhaderónemi műveletek támogatására, 6-os készenléti kategóriában, ebből kettő Mi-17 MEDEVAC feladatra 8-as készenléti kategóriában.

Ennek érdekében az összes (5+2) Mi-17 helikopter 2006 végéig modernizálásra kerül. A 7 db Mi-17 helikopterből 4db helikopter légi kutató-mentő feladat végrehajtására lesz átalakítva. A zászlóalj állományába tartozó 8 db Mi-8 helikopter nem lesz modernizálva. Pótlásukról már 2005-től folyamatosan gondoskodni szükséges.

12. Légvédelmi Rakétadandár

A dandár multi-funkcionális feladatokat fog végrehajtani a KUB és a MISTRAL légvédelmi alakulatok összevonásával.

A dandárnál jelenleg rendszeresített P-40, PRV-16 radarok kivonásra kerülnek, helyettük 3D-s 3 db SzT-68U radar és a kismagasságú célok felderítésére 3 db P-18 kerül rendszeresítésre. A radarok felújítása tervezve van.

MISTRAL légvédelmi rakétaosztály

Szervezetébe törzs és három MISTRAL üteg tartozik. Az egyik üteg 2-es készenléti kategóriában, egy másik pedig 4-es készenléti kategóriában került felajánlásra a NATO-nak. A MISTRAL ütegek szervezetébe egy vezető-irányító és egy logisztikai támogatórészleg, valamint a NATO-nak felajánlott kettő ütegnél két-két szakasz, a harmadik ütegnél öt szakasz tartozik. A teljes MISTRAL zászlóaljat 2005 végére kell felszerelni idegen-barát felismerő IFF rendszerrel, valamint 2007 végére biztosítani kell a NATO légi vezetés-irányítási rendszerébe történő integrálását.

KUB légvédelmi rakétaosztály

Az osztály szervezete: törzs, négy KUB üteg (4-4 indító állvánnyal), egy IGLA üteg, valamint egy logisztikai és vezetéstámogató alegység. A négy KUB ütegből három üteg harci a negyedik pedig csak kiképzési feladatokat fog végrehajtani. Az IGLA üteg (9 raj) hajtja végre a KUB ütegek közvetlen légi oltalmazását.

További Légierő alakulatok

Pápa bázisrepülőtér a Magyar Köztársaság második katonai repülőtere, a NATO részére befogadó képességet szolgáltat. Folyamatosan biztosítja a nemzeti légi kutató-mentő feladatok ellátását.

A bázis kialakítása, fejlesztése és korszerűsítése az érvényben levő nemzeti, NATO és ICAO szabványok szerint történik.

A pápai bázisrepülőtér terveink szerint 2006 év végéig éri el a teljes képességet, azonban 2005 elejétől képes a nemzeti légi kutató-mentő szolgálat folyamatos ellátását biztosítani.

Az 1. Logisztikai és Támogató Ezred felszámolásra kerül és megalakul az új logisztikai és támogató zászlóalj. Az új zászlóalj csak helyőrségtámogató funkciót lát majd el.

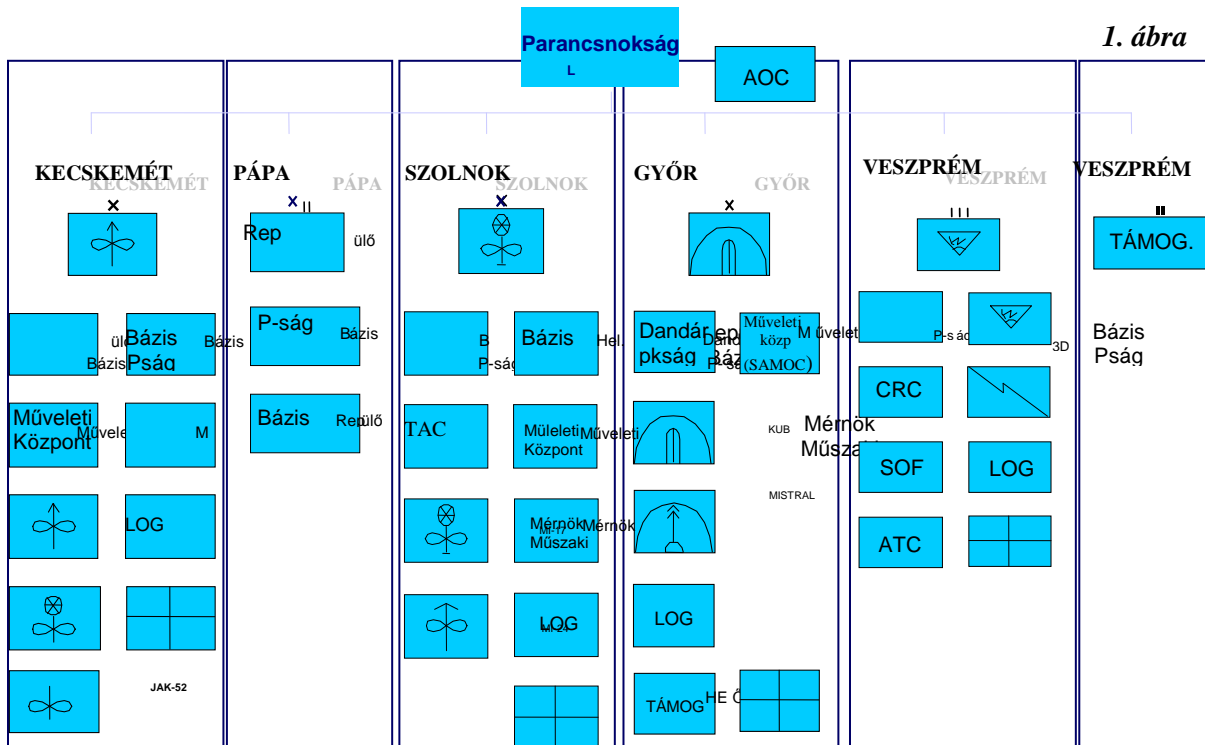
KAPOS bázisrepülőtér - a pápai repülőtér készenlét elérését követően - 2005 végéig felszámolásra kerül.

Az átszervezéseket követően a védelmi felülvizsgálat alapján a haderő-átalakítás a következő tízéves időszakban az alábbiakat biztosítja:

- Modul jellegű kiegyensúlyozott haderőt (szárazföldi haderő, légi-erő), a feladatok egy részének szövetségi (nemzetközi) keretekben történő végrehajtását (légvédelem, stratégiai légi szállítás, légi utántöltés, elektronikai harc);
- Alapvetően modernizált haderőt;
- Mind technikai eszközökkel, mind pedig készletekkel jobban felszerelt működőképes honvédség rendelkezésre állását.

Köszönöm a figyelmet, kívánom, hogy a konferencia eredményes legyen és segítse a Magyar Honvédség - benne a légierő – átalakítását, működésének és alkalmazhatóságának biztosítását!

A légierő 2013-ra tervezet szervezeti felépítése



2. TÓTH ZOLTÁN MK. EZREDES, A LÉGIERŐ LOGISZTIKAI FŐNÖKE előadásában az üzemeltetés olyan meghatározó területeit vette számba- kiemelten az üzemeltetési tevékenységet meghatározó modernizációs folyamatokat-, melyek a jövő üzembentartási struktúráját, a tevékenység rendjét határozhatják és (határozzák) meg a légiérőn belül.

Az előadó részletesen értékelte a 2003. év elvégzett feladatait, kiemelve a modernizációs programok helyzetét, illetve a repülőeszközök üzemeltetésében fennálló problémákat, javaslatokat tett a fennálló problémák kezelésének lehetőségeire, elemezte a repülőeszközök rendszerbetarthatósági, infrastrukturális követelményeit és a szállítókapacitás növelésének módjait.

Tisztelt Konferencia!

A védelmi tárca vezetésének az elmúlt időszakban fő feladatként a védelmi felülvizsgálat jelentkezett, melynek a célja az, hogy a Magyar Honvédség egy fenntartható fejlődés útjára lépjen, képes legyen a szövetségi műveletekben a feladatoknak megfelelő, egyenrangú félként résztvenni, a környezet kihívásaira válaszolni. A védelmi felülvizsgálat hatása kiterjed az egész Honvédségre, úgy a harcolókra, mint a harcbiztosítókra és támogató szervezetekre, a harceljárásokra és a támogatás, azon belül a logisztikai támogatás feladatorientált struktúrájára, tevékenységi rendszerére. Az átformálódás gyakran fájdalmas, de szükség-szerű döntésekkel járó folyamata ugyanúgy érinti az üzemeltetés területét is, mint az egész Magyar Honvédséget.

Mindezek tudatában mégis sikerült egy olyan tevékenységi színvonalat ez évben is fenntartani, mely biztosította kiemelt üzemeltetési feladataink végrehajtását. Előadásom egy olyan év összegzésére irányul, amikor a haderőreform meghatározó szakaszába lépett, illetve az üzemeltetés olyan meghatározó területeit veszem számba- kiemelten az üzemeltetési tevékenységet meghatározó modernizációs folyamatokat-, melyek a jövő üzembentartási struktúráját, a tevékenység rendjét határozhatják és (határozzák) meg a légiérőn belül.

Repülőeszközök

Megállapítható, hogy 2003. évben – objektív okok miatt - kiképzésre felhasználható, illetve az alapfeladatainkat ellátó repülőeszközeink száma az elvárható szint alá csökkent.

	január	Febr.	Márc.	április	május	június	július	aug.	szept.
(%)									
MÍG 29E	19	28	23	19	23	29	28	19	16
MÍG 29U	16	16	16	16	16	16	12	16	16
L-39	8	16	16	16	25	12	20	26	18
MI24V	33	33	36	11	22	37	33	22	27
MI24D	9	9	8	13	18	13	13	13	13
Mi8	11	11	18	11	17	16	22	22	22
Mi17	43	43	43	29	29	14	14	14	14
AN-26	75	75	75	75	75	75	75	75	75
MI-8T	20	20	25	21	17	19	20	23	31
JAK-52	20	40	40	37	37	41	21	41	48

Az elvégzett üzemeltetési feladatok az alábbiak voltak:

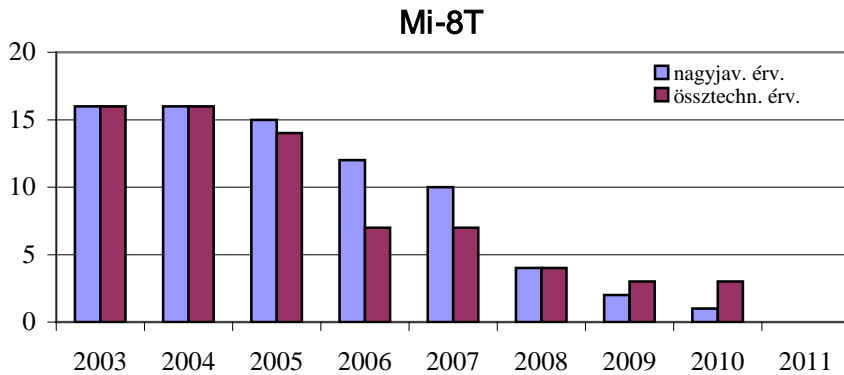
Mi-8:

- Naptári üzemidő hosszabbítások: 3 db Mi-8, ebből 1 db folyamatban. A nagyjavítás közti üzemidő ledolgozásáig megnövelésre került a helikopterek össztechnikai naptári üzemideje.

Fő problémák:

- A helikopterek jelentős részének lejárt a 30 év össztechnikai naptári üzemideje, hosszabbítás nem lehetséges;
- Az üzemben tartható helikopterek üzemképességét korlátozza a hajtómű, forgószárny és faroklégsavar rendszer elemek hiánya.

A meglévő 3 db Mi-8P típusú helikopter közül a javítás közti és össztechnikai naptári üzemidő tartalékok alapján 2 db helikopter tartható üzemben, az alkatrészellátás függvényében 2009. év végéig.



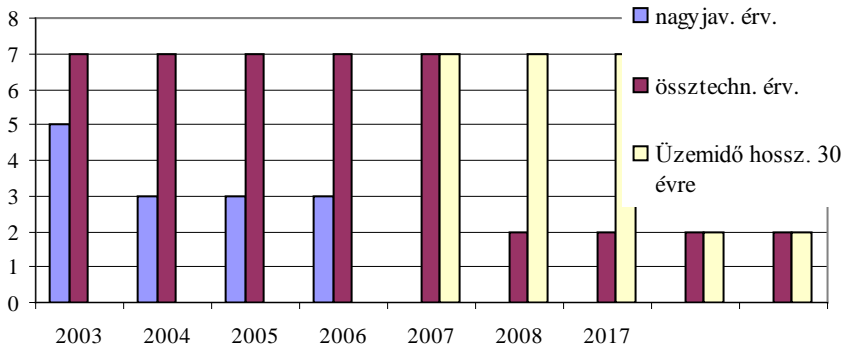
Mi-17:

- 2 db javításközi naptári és repülési óra szerinti üzemidő hosszabbítás (2 év 500 óra);
- 1 db javításközi naptári és repülési óra szerinti üzemidő hosszabbítás, valamint kutató-mentő helikopter modernizációs átalakítás folyamatban.

Fő problémák:

- Az üzemidő-hosszabbításon át nem eső helikopterek javításközi üzemideje 2004. I. negyedév végére lejár, szükséges a fennmaradó 2 db Mi-17 helikopter nagyjavítása, az üzemidő-hosszabbított helikopterek nagyjavításának tervezése;
- A 2 db Mi-17P helikopter üzemképessé tételéhez nagyjavítás és az igényeknek megfelelő szállító változattá történő átalakítás szükséges.

Mi-17



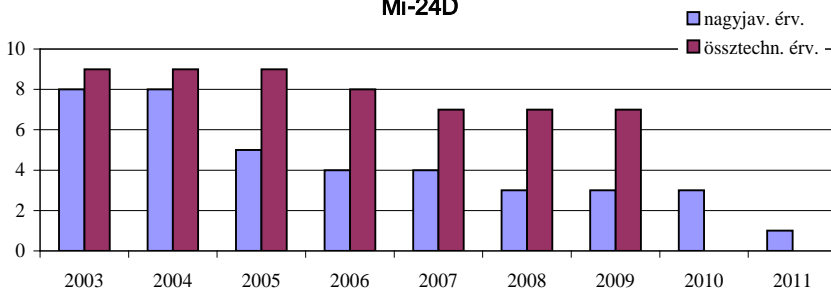
Mi-24:

- Folytatódott a helikopterek nagyjavítása: befejeződött az 574, 582, 716 oldalszámú helikopterek javítása;
- Megtörtént a Mi-24P rendszerbe állítási javaslatétel és megkezdődött 2 db helikopter nagyjavítása;
- Modernizáció – V-4 együttműködésben előrelépés nem történt, a nemzetközi felajánlásokban szereplő követelményrendszert a helikopter-típus jelenleg nem biztosítja. A felajánlásokban szereplő helikoptereken szükséges az előírásoknak megfelelő minimális modernizáció végrehajtása.

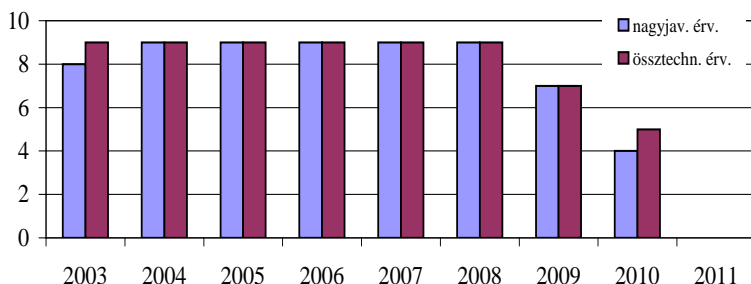
Fő problémák:

A korábban nagyjavított helikopterekhez egyidejűleg nem történt meg a hajtóművek, főreduktorok, forgószárny-rendszer elemei és egyéb fődarabok, illetve alkatrészek nagyjavítása, így ezen berendezések hiánya, beszerzésük és nagyjavításuk késlekedése a nagyjavított helikopterek üzemképtelenségét okozza.

Mi-24D



Mi-24V



Az alábbi táblázat évek és darabszám szerint tartalmazza a javítás-közi és össz. naptári üzemidő lejártá szerint üzemben tartható helikopterek mennyiségét. A kimutatás csak a sárkány és berendezéseire vonatkozik, nem veszi figyelembe a fődarabok (hajtómű, főreduktor, transzmisszió elemei, forgószárny rendszer) üzemidő tartalékait. A fődarabok beszerzésével, illetve pótlásával, nagyjavításával biztosítható a táblázatban szereplő géplétszám.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2017
Mi-8T	16	16	14	7	7	3	2	1	0		
Mi-8P	2	2	2	2	2	2	2	0			
Mi-17	5	3	3	5*	5*	5**	5**	5**	5**	5**	5**
Mi-17P	nagyjavítás szükséges, az össztechn. iii. a 2 db hel-t 2019-ig biztosítja										
Mi-24D	8	8	4	3	3	2	2	0			
Mi-24V	9	9	9	9	9	9	6	4	0		
Mi-24P	0	0	2-4*	6*	6	6	6	6	6	6	6

Megjegyzés: * nagyjavítás függvényében.

** nagyjavítással és össztechnikai naptári üzemidő meghosszabbítással (30 évig).

Az alábbi táblázat oldalszám szerint tartalmazza, hogy az egyes helikopterek melyik év leteltéig állnak rendelkezésre, a nagyjavításközi, vagy az össztechnikai naptári üzemidő lejárta miatt:

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2019
Mi-8T		2656 10433	6206 6207 6212 6215 10440 10443 10444		2639 6200 6204 10419	6220	6223	10445			
Mi-8P							10446 10447				
Mi-17	701 704		702 703 704								
Mi-17P	706, 707 nagyjavítás szükséges										
Mi-24D		575 578 581	577 580		576		574	582			
Mi-24V						713 717 718	711 712	714 716 719 720			

A rendszeresített szállítóhelikopter géplétszám (15 db) biztosítása érdekében – mivel 2006-tól a Mi-8 típus géplétszáma rohamosan csökken – szükséges új beszerzési folyamat beindítása. A beszerzések követelményrendszerét úgy kell kialakítani, hogy a csapatszállító feladatok ellátásán kívül kiemelt állami feladat a kutató-mentő szolgálat ellátása. A feladat ellátásához speciális követelményrendszer, felszereltség szükséges.

An-26:

- A 4 db repülőgép nagyjavítása befejeződött, folyamatos igénybevételek biztosított, pótalkatrész készlet nincs;
- MEDEVAC átalakítás folyamatban;
- Infracapda felépítésének kidolgozása megtörtént; a 405 oldalszámú már így repül
- A repülő gépekkel történő evakuáció tervének elkészítése.

Fő problémák

A típushoz pótalkatrész-készlet csak minimális szinten áll rendelkezésre, meghibásodás esetén a pótlás, illetve a garanciális javítás idejére a raktáron lévő, lejárt üzemidejű berendezések eseti igény alapján történő beépítése szükséges.

A rendelkezésre álló géplétszám nem elegendő az előírt szállítási feladatok végrehajtásához.

Jak-52:

6 db repülőgép nagyjavításból történő átvétel végrehajtva, a nagyjavításon át nem esett repülőgépek sorsában döntés született, ki kell vonni őket, bár üzemeltetési tartalékra szükség lenne.

Fő problémák:

A típushoz pótalkatrész-készlet csak minimális szinten áll rendelkezésre, meghibásodás esetén a pótlás, illetve a garanciális javítás idejére a repülőgépek üzemképtelenné válnak.

MiG-29:

- hajtóművek üzemidő hosszabbítása végrehajtva,
- 14 db nagyjavításra kiszállítva,
- nagyjavításból érkezett 6 db KSZA, blokkok, műszerek, ellenőrző berendezések lettek kiküldve nagyjavításba,
- 2002-es üzemidő hosszabbítás után 2003 év elején befejeződött a gépek berepülése, de a fődarab hiányok miatt továbbra sem áll rendelkezésre a rendszeresített géplétszám.(12+2).

Fő problémák

- A rendelkezésre álló hajtóművek jelentős részének repült óra szerinti és naptári üzemidejei 2004. I. harmadára lejárnak, a nagyjavításból a hajtóművek várhatóan ez ideig nem érkeznek vissza, így az üzemképes géplétszám várhatóan csak a készüeltségi szolgálat biztosítását fogja lehetővé tenni;

- A nagyjavításba kiküldött blokkok, műszerek, ellenőrző berendezések javításból való visszaérkezéséről információval nem rendelkezünk, a kiküldött berendezések hiánya nehezíti az üzem-bentartást és korlátozza az ellenőrzések végrehajtását.

L-39:

- Megkezdődött az alkatrészek beszállítása, üzemképessé tétele, az állomány felkészítése az üzem-bentartás teljes átvételére az MH LJÜ-től;
- Állapotfelmérés történt üzemidő hosszabbítás szempontból.

Fő problémák

- Számos garanciális meghibásodás következett be a nagyjavított repülőgépeknél;
- Az MH LJÜ kapacitása lassítja a repülőgépeken végrehajtott munkák ütemét.

A repülőgépek, hajtóművek, fődarabok jelentős része nagyjavításra, vagy üzemidő hosszabbításra vár. A meghosszabbított naptári üzemidejű repülőeszközökhöz sem rendelkezünk elegendő tartalék alkatrészszel, így azok folyamatos üzemeltetése nincs biztosítva.

A repülőeszközök üzemeltetési feladatainak áttekintése után áttér-nék a többi haditechnikai szakág helyzetének elemzésére, a jelent és jö-vőt meghatározó feladatokra:

A jelenlegi üzem-bentartási szakterület magában foglalja a haditech-nikai biztosítás szakterületeit, így a ***páncélos és gépjármű-technikai***, a ***híradó-elektronikai***, a ***műszaki-technikai***, a ***fegyverzettechnikai***, a ***ve-gyivédelmi*** és a ***mérésügyi szakágakat***. A szakágak irányítása közvetlenül a MH LEP Logisztikai Főnökség ***kiemelt logisztikai főtiszt*** irányításá-val az üzem-bentartási blokk útján valósul meg.

Az üzem-bentartási szakágaknál a személyi állomány feltöltöttsége 100%-os, ennek ellenére a napi szakmai munkában komoly problémát okoz, hogy megszűntek a szakági megnevezések, valamint az a tény, hogy vannak olyan szakágak, ahol az állománytáblában csak egy fő van rendszeresítve.

1. Fegyverzet technikai eszközök (légvédelmi rakéta, radar, hagyományos fegyverzet)

a) Az **MH 12. Légvédelmi Rakétadandár** készletébe tartozó 3M9ME típusú KUB légvédelmi rakéták (178 db) üzemideje 2003. 03. 31-én lejárt. Gyártási évüket figyelembe véve (1979) további üzemidő hosszabbítás nem lehetséges. Kiképzési készletbe sorolásuk megtörtént, a MH Fegyverzettechnikai Szolgálatfőnök eseti engedélyével az éves éleslövészetek alkalmával felhasználásra kerülnek. A még üzemidőtartalékkal rendelkező 3M9M3E típusú légvédelmi rakéták (71 db) csak mintegy 40%-ban biztosítják a dandár rakéta-szükségletét, így elengedhetetlen további rakéták beszerzése. Mivel újabb KUB légvédelmi rakéták beszerzése nem várható, ebben az esetben a 3 harci üteges felépítésű légvédelmi rakéta zászlóalj megközelítőleg csupán 2 javadalmazás üzemóra tartalékkal bíró 3M9M3 típusú légvédelmi rakétával fog rendelkezni.

b) Az **MH 5. Légvédelmi Rakétaezred** 1,5 javadalmazás (135 db) MISTRAL rakétával rendelkezik. 2004-ben rakéta-beszerzés nincs tervezve.

2 MISTRAL üteg felajánlása esetén célszerű a MISTRAL ütegek képességeit – szükséges rakétabeszerzések, illetve IFF MODE IV és a vezetési eszközöket – még a felajánlás előtt biztosítani. A rakétabeszeréseknél javasolom figyelembe venni a kiképzésre felhasználandó rakéta mennyiséget. A rakéták frissítése, üzemideje szempontjából célszerű a beszerzéseket több lépcsőben végrehajtani, mert így nem fog az összes rakéta üzemideje egyszerre lejárni.

Problémát jelent, hogy a rádiók, melyek a indítóállványok célra történő rávezetését biztosítják, gyakran meghibásodnak, javításba adásuk körülményes hosszadalmas.

Jelenleg az ATLASZ indító állványok 30%-a csak korlátozottan hadrafogható a rádiók meghibásodása miatt, azaz kizárólag önálló célfelderítés üzemmódban

c) Az **MH 59. Szentgyörgyi Dezső Repülőbázis** készletébe tartozó 9M313-1 típusú (IGLA) légvédelmi rakéták bevizsgálása és üzemidő hosszabbítása 2003-ban végrehajtásra került.

d) Az **MH 64. Vezetési és Radar ezred** állományába tartozó feldehárító és magasságmérő radarok hadrafoghatósága az elmúlt évihez hasonlóan jó szinten stabilizálódott, ami az elmúlt két évben végrehajtott gyári nagyjavításoknak és modernizációknak köszönhető.

Az elmúlt évekhez hasonlóan az eszközök tartalék készletei továbbra is feltöltetlenek. Az alkatrészellátás a tárgyév első negyedévében a 2002-es beszerzésekből biztosított volt. A központi tárintézetek elhúzódo leltározásai miatt kb. 2 hónapig az alkatrészellátás szünetelt, ami megnehezítette az üzemeltetést. Magnetronok és adócsövek rendelkezésre álltak, azonban jelentős anyagihiány mutatkozott triátronból és szikraközökből. Ezekből több mint fél évig nem volt ellátás. Ezt a régi típusú P-37-es triátronegységek átalakításával oldottuk meg.

Az ezred és az alegységek rt. raktáraiban sok az inkurrens és üzemképtelen alkatrész, a felesleges készleteket többszöri kérésünk ellenére sem tudtunk leadni.

A radarokhoz 2003-ban új alkatrészt nem szereztek be. Az egyedi és központi készletben lévő alkatrészek száma minimális, 2003 második felétől egyes alkatrészek (modulátorcsövek, magnetronok, tirátronok, transzformátorok) csak központi készletben lévő radarok megbontásával, vagy légierőn belüli átcsoportosítással voltak biztosíthatók.

A repülést biztosító radarok közül az RSZP-10 leszállító radarok hadrafoghatósága 86%, míg az MRL-5 meteorológiai radaroké 90% körül alakult az év folyamán.

Az egyéni gyalogsági fegyverzetet képező AMD/65 gépkarabélyok cseréjét áprilisban megkezdjük a MH 12. Légvédelmi Rakétadandárnál. Ez évben lehetőség van a MH LEP és alárendelt katonai szervezetei vonatkozásában az összes gépkarabély központi készletből történő cseréjére AMMSZ típusra.

A fegyverzeti anyagok tekintetében a hadiszükségletre feltöltöttség alakulatonként, lőszer típusonként és fajtánként 0% és 100% között változik. A fegyverzeti anyagok feltöltöttségének ekkora szórását a nem elegendő tárolótér, illetve az alakulatok tároló kapacitásának hiánya okozza. (A MH KBRT, MH PBRT, csak kiképzési készletet tud tárolni, a MH 1. Logisztikai és Támogató Ezred lőszerének tárolását a MH 87. Bakony Harci Helikopter Ezred raktárában lehetett megoldani).

A fedélzeti lőszer, rakéta és bomba készletek csapat- haderőnemi és központi készletek szerinti lépcsőzése a tárolási problémák miatt nem felel meg a szabályzásoknak. Ezen anyagok vonatkozásában általános, hogy az alakulatok tárolják 7 és 3 napos készleteiket, és a felajánlott erők 3 napos készletét.

A hagyományos fegyverzettechnikai biztosítás területén a fegyverzeti eszközök hadrafoghatósága lövészfegyvereknél 100%-os, légvédelmi gépágyúknál 98%-os. A hagyományos fegyverzeti eszközök feltöltöttsége a hadiszükséglet vonatkozásában légierő összesítésben 95%-os.

2. Páncélos- és gépjármű technikai eszközök

Az alárendelt katonai szervezetek gyakorlatilag csak a napi szállítási feladatokhoz és a különböző szolgálatok ellátása érdekében szükséges eszközök technikai kiszolgálását, javítását hajtják végre. A technikai kiszolgálásokon, javításokon felül a műszaki vizsgák és környezetvédelmi felülvizsgálatok elvégzése plusz terhet jelent az egyre rosszabb felszereléssel és körülmények között dolgozó (kivétel Szolnok és Veszprém) folyamatosan csökkenő állományú javítóműhelyekre. A kapacitás és anyaghiány a technikai kiszolgálások elmaradását vonja maga után. A végrehajtott feladatok nagy része szükség szerinti javítás.

A páncélos és gépjármű-technikai szakterületen elengedhetetlenül szükséges a **Gépjármű Beszerzési Program** keretében az elavult, túllüzemeltetett, esztétikailag erősen kifogásolható eszközök minél előbbi cseréje.

A közúti személygépkocsik hadrafoghatósága 99%, terepjáró személygépkocsiké 75%, mikrobuszoké 88%, autóbuszoké 53%, közúti tehergépkocsiké 62%, terepjáró tehergépkocsiké 71%-os. Az ellátó központ a fenntartási anyagellátást nem képes biztosítani, a központi alkatrészellátás a szükséglet 10%-ot sem éri el.

3. Vegyivédelmi eszközök

Az évjáratí selejtes 70- és 75 M egyéni vegyivédelmi készlet központi készletbe vonása egyelőre nem megoldott, tárolásuk nagy terhet jelent az alakulatoknak.

A módosított 93M egyéni vegyivédelmi felszerelés 2003-évben a felajánlott erőknél kerül biztosításra, 2004. – 2007-között terv szerint az összes igényt kielégítik. Jelenleg az alárendeltek közül a MH 59. SZDRB 400 klt. , MH 12. Légvédelmi Rakétadandár 310 klt., MH 64. Vezetési és Radar Ezred 172 klt., míg a többi alakulat 30-30 klt új típusú egyéni védőeszközzel rendelkezik.

A bakteriológiai és vegyi felderítő készletekkel alakulataink rendelkeznek, de a hozzájuk tartozó kimutató csövek közül a szomán, szarin,

foszgén és kombinált típusokból csak minimális mennyiség áll rendelkezésre, mely készletek 2004-ben teljes egészében évjáratí selejtté válnak. Az AVJ-1 automata és a GVJ-1 gyorsműködésű vegyi jelzővel rendelkezünk, azok üzemképesek.

Tűzoltó gépjárművekkel a szükséglethez képest minimális mennyiséggel rendelkezünk, a repülőterek biztosítását végre tudjuk hajtani. Ezen eszközök technikai kiszolgálását a MH. CURRUS Rt. szerződés alapján rendben végrehajtja.

A múlt évben eredményes csapatpróbát befejezett MAN típusú repülőterei nehéz tűzoltó gépkocsi rendszerbe állítását és szükséges mennyiségben történő ellátását követően, repülőterek tűzvédelmi biztosítottsága hosszú távon megoldottnak tekinthető. Ez évben beszerzésre került újabb 3 db MAN típusú repülőterei nehéz tűzoltó gépkocsi, melyek rendszerbe álltak a MH. 59. Szentgyörgyi Dezső Repülőbázis tűzoltó szakalegységénél.

A jelenleg rendszerben lévő tűzoltó gépjárművek oltóanyaggal történő ellátása folyamatos, zökkenőmentes.

A tűzoltó alegységeket új típusú egyéni tűzvédelmi ruházattal méret szerint elláttuk. A légzőkészülékekhez töltőkészülékek beszerzése megtörtént, a kezelőszemélyzet kiképzését végrehajtottuk. Kárhelyszíni rádiókban és egyéb kiegészítő felszerelésekben fennálló hiányok az év végéig kielégítésre kerülnek.

4. Műszaki technikai eszközök

Az állománytáblás műszaki-technikai eszközök jelentős része 20 év-nél öregebb, technikailag elavultak, műszaki üzemeltetésük egyre nagyobb költség és munkaráfordítást igényel.

A repülőgép karbantartó gépek állománytábla szerinti feltöltöttsége 93%-os, de magas átlagéletkoruk miatt rendkívül elhasználódtak. A jelenleg üzemben lévő jégolvasztó eszközök hajtóműcseréje nem a tervezett ütemben halad.

A repülőterek állapota a reptérkarbantartó alegységek folyamatos állagmegóvó és karbantartó munkája ellenére folyamatosan romlik. A 2002-ben Kecskemét Repülőbázison üzembe helyezett dilettációs hézagkitöltő gépsor szinte folyamatosan munkában van, de kis kapacitása miatt a feladatot nem képes maradéktalanul végrehajtani.

Jelenleg repülőtereink PCN mérése 10 évnél régebbi. Az elmúlt évek során a pályák állapota, terhelhetősége, igénybevételi jellemzői jelentős mértékben megváltoztak, így az újbóli méréjük halaszthatatlan feladat.

5. Elektronikai eszközök

A repülőtereken telepített repülés – kiszolgáló és navigációs eszközök korlátozott hadrafoghatósággal üzemelnek a jelenlegi kiépítésben. Áttelepítésük, mobilitásuk nem megoldott. A kecskeméti és a taszári repülőtéren telepített közelnavigációs és műszeres leszállító rendszer (RSZBN-PRMG) első féléves berepülése júniusban megtörtént, a második féléves berepültetését 2003. IV. negyedévben az érintettek végrehadják.

Az évi feladatok értékelése után szeretnék szólni az üzemeltartási tevékenységet a jövőben legfőképp meghatározó haditechnikai modernizációs folyamatok helyzetéről (a NATO haderő-fejlesztési ajánlásokban (FP 2003), a nemzeti fejlesztési programok keretében betervezett és a 2003. évi költségvetésből támogatott programok megvalósításának helyzete).

A JAS-39 GRIPEN típusú harcászati repülőgépek fogadásának és rendszerbe állításuk feltételei kialakításának helyzete

A megnövelt képességekkel rendelkező Gripen repülőgépek bérléséről szóló megállapodás aláírását követően *folyamatban van a felkészülés a gépek fogadására*. Az új típusú repülőgépek teljes mértékben képesek lesznek a szövetségen belüli közös feladat végrehajtásra, mind fegyverzethordozó és célba juttató, mind egyéb technikai képességei révén. A gépek érkezési ideje: 2006 márciusában 5 gép, decemberében 2 gép, 2007 augusztusában 4 gép, decemberében 3 gép érkezik Magyarországra. A műszaki- infrastrukturális követelmények tervezet összeállításra és a Honvédelmi Miniszter Úr részére felterjesztésre került.

A MIG-29 repülőgépek, a MI-24 helikopterek modernizációjának előkészítése

NATO kötelezettségek végrehajtására a MiG-29 típusú harcászati repülőgépekbe ideiglenes jelleggel beépítésre került GPS berendezés, valamint szintén ideiglenes jelleggel kialakításra került a 243.000 MHz-es NATO vészfrekvencia vételi képesség. A MODE IV képességű IFF berendezéssel felszerelt prototípus kialakítása ez évben megkezdődött.

A Mi-24 harci helikopterek modernizációjában nincs továbblépés. A nemzetközi modernizációs folyamat jelenleg szünetel. ***A MI-24 harci helikoptereken a várható alkalmazási követelményeknek megfelelő és szükséges minimális modernizációt kell végrehajtani.*** A harci helikoptereken ez évben az IFF MODE IV berendezés előbeépítések kialakításának előkészítése megkezdődött. A rendszerbe-állítási javaslatétel a Mi-24P harci helikopter-típus ügyében megtörtént, 2 db helikopter nagyjavítása megkezdődött.

Szállító helikopterek vonatkozásában 1 db Mi-17 helikopter – az üzemidő-hosszabbítási munkálatok elvégzésével egy időben – kutatómentő változattá alakítja át a DR Rt.

Az An-26 szállító repülőgépeken IFF MODE IV berendezés előbeépítések kerülnek kialakítása. 1 db repülőgép hőkövető rakéták elleni védelemként az infracsapda-kilövő rendszerrel kerül felszerelésre.

Ez évben nagyjavításból átvett 6 db Jak-52 kiképző repülőgép új háromtollú légsavarral érkeztek, kötelékfenyekkel és műszerfal-megvilágítással lettek ellátva.

Az Integrált Vezetési és Irányítási Rendszer (ICC) telepítése

A CP5A 0035 képességsomagban szereplő Veszprém 'SEL' védett objektum CRC/ARS beruházási munkái ez év februárban kezdődtek meg. Az első ütem befejezése ez évben megtörténik. Az első ellátmányú elhelyezési szakanyagokat megigényeltük a HM IKH-tól. Várható lebiztosítás 2004. I. negyedévében.

NSIP keretében folyik a kecskeméti repülőbázison a Légi Irányító Központ (SOF+WOC) épületének építése. A kivitelezés előrehaladott műszaki állapotban van, a készenlét az év végére, míg a beüzemelés 2004. I. félévében várható. Az első ellátmányú elhelyezési szakanyagokat megigényeltük a HM IKH-tól.

A NATO integrált kiterjesztett légvédelmi rendszer (NATINEADS) megvalósításához kapcsolódó feladatok végrehajtásának helyzete

A radarlefedettségre vonatkozó SHAPE minimális katonai követelmények teljesítése a négy gerinc radar századnál üzemelő modernizált P-37 és PRV-17 radarok folyamatos 24 órás üzemével, valamint 4 készlet földi telepítésű AN/TPX-54 típusú szekunder radar működtetésével biztosítjuk. A múlt évben befejezett P-37-es, valamint a folyamatban lévő

PRV-17-es modernizációs program biztosítja a 3 készlet ALENIA-MARCONI RAT-31DL radar rendszerbeállításáig – terv szerint 2007-június – a jelenlegi képességek fenntartását.

A 3D radar üzembe helyezési határidők csak az „*ideiglenes helyszíni átvétel*” befejezését jelentik. Ezután kezdődik a radarok „*hadműveleti értékelése*”, mely az utolsó radar + 65 napig tart. Az összesen öt készlet radarból (közös projekt a Cseh Köztársaságba telepített 2 készlet radarral) és a hozzá tartozó berendezésekből álló rendszer átvételi folyamata tervezetten 2007. júniusban fejeződik be.

A HM Technológiai Hivatal befejezte a radarszázadoknál telepített Radar Head Processor (RHP) berendezés korszerűsítését célzó Egycsatornás Primer és Szekunder Radaradat Továbbító (RHP-II) K+F programot. A rendszeresítési eljárás a csapatpróba elrendelésével ez évben megkezdődik.

A beszerzésre tervezett gépjármű-technikai eszközök és a Bundeswehr rendszeréből már beszerzett gépjárművek hadrendbe állítása

A MH LEP katonai szervezetei közül a Bundeswehr-től beszerzett járművekből a MH 59. Szentgyörgyi Dezső Repülőbázis kapott 5 db Unimog-435 2 tonnás terepjárót, 3 db IVECO 110-17AW 5 tonnás terepjáró tehergépkocsit és 3 db IVECO 110-17AW 5 tonnás közúti tehergépkocsit. A gépjárműveket az alakulat használatba vette.

KUB légvédelmi rakéta komplexum modernizációja

Az év folyamán 2 készlet SZURN önjáró felderítő és rávezető állomás gyári nagyjavítására és részleges modernizációjára került sor a Lengyel Köztársaságban. A modernizálás során az állomásokba üzembiztosabb és hatékonyabb félvezetős mozgócél-kiválasztó egységet, televíziós optikai irányzékot, hőkamerát, félvezetős vevőerősítőt és félvezetős tápegységeket építettek be. Folyamatban van az állomások IFF rendszerének MODE-IV üzemmóddal való bővítési lehetőségének vizsgálata. Az önjáró indító állványok és a rakétatöltő-szállító berendezések gyári felújítását a HM ARZENÁL Rt folyamatosan végzi.

MRL-5 radarok modernizációja

Ez évben befejeződött a légierő három repülőterén telepített MRL-5 típusú meteorológiai radarok digitálisan illesztett kimenetének és az or-

szágos adatfeldolgozó hálózatnak kiépítése. A rendszer feladata a 3 készlet MRL-5 meteorológiai radarberendezés által készített analóg radarinformáció digitalizálása, az információ továbbítása központi adatfeldolgozás céljából és a feldolgozott produktumok (horizontális radarképek, vertikális metszetek, kompozit radarképek) továbbítása a felhasználók irányába. A kijelölt bizottság a rendszer csapatpróbáját 2003. október 01. és 2004. március 31. között hajtja végre.

Az ABV védelem feltételeinek megteremtése, a védőeszközök beszerzésének helyzete

Az alakulatok ABV fegyverek elleni védőeszközei- a NATO szabványnak nem felelnek meg, zömmel évjáratí selejtek, csak kiképzési célra használhatók. Jelenleg az alakulatok csak kiképzési céllal rendelkeznek a 93 M védőkészlettel. A módosított 93M egyéni vegyvédelmi felszerelés az év végéig a felajánlott erők részére biztosításra kerül, a többi katonai szervezet ellátása terv szerint 2004. – 2007- között megtörténik.

Tisztelt konferencia!

Az elmondottakból kitűnik hogy nem könnyű időszakot hagyunk magunk mögött és az előttünk lévő időszak talán még nehezebb lesz. *Az alulffinanszírozottság és ellátási problémák ellenére a MH LEP és alárendelt katonai szervezetei akár saját belső tartalékaink lehetőség szerinti átcsoportosításával is, de megőrizték működőképességüket* és az üzemeltető állomány biztosítani tudta a minimálisan szükséges hadrafoghatósági szintet. *Ahhoz azonban, hogy legalább ezt a minimális hadrafoghatósági szintet tartani tudjuk, illetve javítsunk a működés hatékonyságán, a következőket javaslom:*

1. Repülőtechnika vonatkozásában:

- Javasoljuk, hogy az állománytáblában rendszeresíttetten felül hadrendben megtartott, úgynevezett **II. kategóriájú repülőgépek** képezzenek rotációs tartalékot az üzemképesség elvárt szinten tartása érdekében (2 db MIG-29B, 1 db MIG-29UB, 3 db L-39).
- **A repülő-műszaki technika** átcsoportosítására MH ÖLTP szinten nincs döntés. A jelen álláspont ellenére Szentkirályszabadján nem célszerű, Szolnokon nem fér el, Pápán jelenleg is van. Célszerű lenne egy kivont eszköz tárolóban összevonni a repülő technikát. **A kivonásra tervezett repülőgépekből** javasoljuk a technikai és naptári

üzemidő tartalékkal rendelkező berendezéseket kiépíteni, és az I. és II. kategóriájú gépek anyagellátása érdekében felhasználni. A hadrendből történő kivonásuk után erre már nem lesz jogi lehetőség.

- **Az anyagbeszerzések** tekintetében elgondolkodtató, hogy a viszonylag nagy mennyiségű tartalék alkatrész és javítóanyag beszerzése nem mindig jár együtt a hadrafoghatósági szint emelkedésével. Ennek legfőbb oka, hogy a megrendelt alkatrész jegyzékben szereplő tételek nem a jelenlegi krónikus alkatrészhiánynak megfelelőek. (Ez a helyzet az L-39-es típusnál jelentkezik legmarkánsabban). Mindenképpen a hadrafoghatóság emelkedését vonná maga után, ha a légierő parancsnokának esetleg nagyobb ráhatása lehetne a beszerzendő anyagok listájának összeállításánál., illetve lenne valamilyen eszköze az esetleges elllenjegyzésre.
- **A rendszeresített szállítóhelikopter géplétszám** (15 db) biztosítása érdekében – mivel 2006-tól a Mi-8 típus géplétszáma rohamosan csökken – szükséges új beszerzési folyamat beindítása. A beszerzések követelményrendszerénél figyelembe kell venni, hogy a csapatszállító feladatok ellátásán kívül kiemelt állami feladat a kutatómentő szolgálat ellátása. A feladat ellátásához speciális követelményrendszer, felszereltség szükséges.

2. Az áttekintett haditechnikai területek általi eddig elért feladatok, illetve a jövő feladatainak sikeres végrehajtása nemcsak a kezelt technikától, de a hozzájuk szorosan kapcsolódó infrastruktúrától is függnek.

A CP5A 0044 3D radar képességcsomagból az elkészült tervek tervtárgyalásra kerültek és a **Beruházási Tervtanács a Békéscsaba és Zengővár** vonatkozásában, azokat megvalósíthatónak tartotta és elfogadta. Békéscsabán megtörtént az érintett terület kiürítése, az ideiglenes munkafeltételek és anyagtárolás kialakítása. A kivitelező a HM BBBH által közbeszerzési eljárásban kiválasztásra került. A beruházási munkák októberben megkezdődtek.

A VFIB döntéseinek figyelembevételével a MH LEP katonai objektumok teljes körű tíz éves infrastrukturális fejlesztési tervének összeállítása – a döntés alapján a díszlokációhoz és a technikai fejlesztésekhez igazodva - elkészült. A terv tartalmazza a laktanyák 2007-13 -között további fejlesztési feladatait és a ciklikus felújítási feladatokat is.

A JAS-39 GRIPEN típusú harcászati repülőgépek vonatkozásában a fogadáshoz és fenntartáshoz szükséges műszaki- infrastrukturális köve-

telmény- tervezet összeállításra és a Honvédelmi Miniszter Úr részére fel-terjesztésre került.

Infrastrukturális munkák a Gripen fogadás és a kecskeméti repü-lőtér repülő technikai közös üzemeltetés érdekében:

- A 14 GRIPEN típusú repülőgép részére 4 db kétállásos karbantartás és ellenőrzés elvégzésére alkalmas, zárt, fűtött, légtechnikai gépészeti rendszerrel ellátott fedezék építése, a svéd követelmények alapján.
- A NATO hangár igénybevételéhez a technológiai és gépészeti rend-szerek kiépítése, bővítése (4 gép részére).
- A hangár javító funkciójához tartozó javítóműhely komplexum építé-se.
- A 143. sz. század technikai épület bővítése az üzemtartó század részére.
- A GRIPEN század törzs és hajózó állomány részére a meglévő épüle-tek bővítése egy komplex század épületszárnnyal.
- Akkumulátor töltő-kezelő-tároló épület építése.
- A mobil technikai eszközök és energiaellátó konténerek részére zárt, illetve fedett színek építése.
- Általános anyagraktár, tartalékeszköz-tároló és veszélyes hulladék gyűjtőhely építése.
- A GRIPEN repülők telepítési körletében az őrzés-védelem kialakí-tása, technikai őrzés-védelmi rendszer telepítése.

3. A 3 D radarok üzembeállításának vonatkozásában:

- A jelenlegi négy gerinc – század felszámolását csak fokozatosan - a réskitöltő radar elemekkel SZT- 68U, P-18 – lehet elkezdni és a 3D-s radarok SHAPE akreditációja után lehet kivonni őket.
- A nemzeti felelősség körébe tartozó 3000 m alatti légtérelő-őr-zőképesség kialakításához elengedhetetlenül szükséges a mobil radar-szakaszok működési feltételeinek megteremtése. Az SZT-68U és P-18 típusú felderítőradarok nagyjavítása, modernizálása, a radarinfor-mációk beintegrálása a légi vezetés és irányítás rendszerbe, szükség-szerű feladat

4. Légvédelmi rakéta KUB modernizáció vonatkozásában:

Szükségesnek tartom a KUB és Mistral légvédelmi rakéták, repülőgép és helikopter fedélzeti rakéták és löszerek üzemidő hosszabbítását, előírt készletek biztosítását.

5. A logisztikai gazdálkodás tekintetében:

- Jelenleg a **légierő parancsnokságnak** nincs számottevő befolyása a haditechnikai eszköz- és alkatrészbeszerzésekre, valamint a központi és ipari szintű javításokra. Ugyanakkor gyakran szembesülünk azzal a ténnyel, hogy a beszerzések ellenére a hadrafoghatósági szint nem emelkedik. Ez a probléma a repülőtechnikai eszközök vonatkozásában csúcsosodik ki.
- Javaslom ennek a problémának a megvizsgálását olyan céllal, hogy a **légierő parancsnoknak** az eszköz, alkatrész beszerzés, javítások tekintetében **legalább egyetértési jogköre legyen**.

6. Az inkurrens anyagok vonatkozásában:

A feleslegessé vált ingatlanok ÁPV Rt részére történő átadásának ütemterve nem ismert, a HM részéről még nem került kiadásra. Ezen ingatlanok állagmegóvása pénzügyi fedezet hiánya miatt nem megoldott, az épületek, építmények műszaki színvonala alacsony, állagromlásuk fokozatosan nő. Kérem a döntésben részt vevő szervek szíves közreműködését az ezirányú döntések mihamarabbi meghozatalában.

Az előttünk álló, VFIB által megszabott feladatok remélhetőleg egy olyan üzemeltetési rendszert alakítanak ki, amely haderőnemi szinten is biztosítja a megfelelő anyag-és eszközforrások felhasználhatóságát. Amennyiben a finanszírozás és anyagi ellátás jelenleg fennálló feszültségei megoldódnak, az üzemeltetés tevékenysége talán túl fog mutatni a jelen „túlélési” napról-napra üzemeltető stratégiáján. Az üzemeltetői szakállományon ez nem fog múlni!

Köszönöm a figyelmet!

3. TÓTH LAJOS MK. EZREDES AZ MH LEP TÖRZSFŐNÖK HELYETTESE a haditechnikai kompatibilitás megteremtésének időszerű kérdéseiről tájékoztatta a hallgatókat.

Az előadás olyan fontos fogalmakat tisztázott, mint a kompatibilitás, integráció, illetve szabványosítás. Az előadó elemezte a kompatibilitás minimális katonai követelményeit, felvázolta a légi erő eddigi útját és várható feladatait a kompatibilitás felé.

Tisztelt Konferencia!

Az előadásra készülvén sokat gondolkoztam azon, hogy mennyire és milyen formában aktuális a címben szereplő probléma.

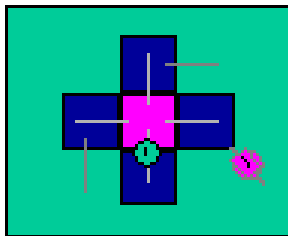
Az aktualitás kérdésében azt hiszem hamar megegyezhetünk, habár jó néhányunknak – magamat is beleértve – akik éveket dolgoztunk egy másik szövetségi rendszerben, kezdetben kissé szokatlanok voltak az efféle probléma felvetések. Egy direktív, egyipiacos struktúrában az azonoság elve „természetes” volt minden résztvevő számára. A NATO merőben más szervezet, barátok csoportja, konszenzusos alapelvű döntési mechanizmussal.

Mivel a „**kötelező**” meglehetősen ritkán használt szó, a szövetségen belül termékek, eljárások és szolgáltatások változatos világában kell „rendet”, a hatékony együttműködés feltételeit megteremteni! S ha mindehhez hozzátesszük a szabványosítás egy sajátos ellentmondását, **miszerint: „A szabványosítás önkéntes, a beszerzés, ellátás nemzeti kötelezettség”** belátható, hogy a címbeli felvetés a mindennapok szokásos tevékenységi körébe tartozik.

Közvetlen környezetünk is szolgáltat szép számmal nyomatékot számunkra. Nap, mint nap hallhatunk „**olvashatunk „NATO-kompatibilis szervezet”-ről**, eszközről, stb., sajnos néha szakemberektől is. Hogy ez pusztán helytelen terminológia vagy ennél több, remélem Önök is el tudják dönteni az előadás folyamán.

A bevezetőből is látható, hogy a probléma összetett, így egy tágabb környezetben, összefüggések rendszerében vizsgáljuk.

INTEGRÁCIÓ



Ha felütjük az Idegen Szavak és Kifejezések Szótárát az „*integráció*” szónál, az alábbi meghatározást találjuk:

„Egységesülés, beilleszkedés, egyes részek egyesülése egy egésszé”

Tehát ha tekintjük ezt az egyszerű ábrát, szeretnénk a centrális hézagot kipótolni, ezt egyszerűen megtehetjük egy másik négyzet *„integrálásával”*. Ilyen egyszerű lenne az integráció katonai értelemben is? Nyilvánvalóan nem, hiszen az egyes részek egymás közötti funkcionális kapcsolatait is meg kell teremteni, ami számos esetben közvetlenül nem, csak interfészekon keresztül oldható meg. Természetesen nem elegendő csak a kapcsolatok létéről gondoskodni, azok minősége is kiemelkedő fontosságú.

Amikor integrációról beszélünk, feltétlenül hangsúlyoznunk kell két alapvető fajtáját, a belső és a külső (ha úgy tetszik nemzeti és nemzetközi) integrációt, amelyek egymással szorosan összefüggnek, egymástól el nem választhatók.

Az eddigiekből látható, hogy az integráció ilyen módon történő megvalósítása egyetlen szóval is leírható, ami nem más mint az:

INTEROPERABILITÁS

The ability of Alliance Forces and, when appropriate, Forces of Partner and Other Nations to train, exercise and operate **effectively** together in the execution of assigned missions and tasks (AAP-6).

A szövetséges fegyveres erők, esetenként a PfP, vagy más nemzetek fegyveres erőinek képessége amely lehetővé teszi a **hatékony**, együttes kiképzést, gyakorlatozást és műveleteket a számukra meghatározott, küldetések és feladatok végrehajtásakor.

Az együttműködés egyik alappillére a megbízható kommunikáció, amely a közös nyelv bázisán hozható létre. A közös nyelv azonban nem jelenti kizárólag az angol használatát, hanem az együttgondolkodás képességét is megköveteli. Így kiemelkedő fontosságú, hogy azonos fogalmak azonos tartalommal jelenjenek meg a mindennapi tevékenységben. Ezt a célt szolgálja az AAP-6 szövetséges kiadvány, amely tartalmazza az összes fontos fogalom és kifejezés definícióját.

A definícióból a kiemelt **hatékonyságra** hívnám fel a figyelmet, hiszen ez jelzi az együttműködés minőségét. **Hogyan határozható meg ez a hatékonyság?**

SZABVÁNYOSÍTÁS

The development and implementation of concepts, doctrines, procedures and designs to achieve and maintain the required levels of **compatibility, interchangeability or commonality** in the operational, procedural, materiel, technical and administrative fields
to attain interoperability (AAP-6).

Koncepciók, doktrínák, eljárások és tervek fejlesztése és végrehajtása, hogy megvalósítsuk és fenntartsuk a **kompatibilitás, cserélhetőség vagy azonosság** megkívánt szintjeit a műveleti, eljárásbeli, anyagi, technikai és adminisztratív területeken
az interoperabilitás elérése érdekében.

5

A válasz véleményem szerint a szabványosítás fogalmán keresztül adható meg.

Ha értelmezzük a fogalmat, azonnal szembetűnik, hogy a hatékonyságot a szabványosítás különböző szintjeivel jellemezhetjük, amelyek „emelkedő” sorrendben:

- **Kompatibilitás**
- **Cserélhetőség**
- **Azonosság**

Ez a fogalomhármás megtalálható a NATO védelemtervezési folyamatában is, ugyanis minden egyes Force Goal-hoz hozzárendelik ezen követelményeket.

Továbbá, lévén a szabványosítás végcélja az interoperabilitás megvalósítása, megállapítható, hogy e két fogalom, s a mögöttük levő tartalom szorosan összefügg:



A kapcsolat minőségét pedig a szabványosítás elért szintjei egyértelműen meghatározzák. Mindebből következik, hogy együttműködő képességről csak és kizárólag akkor beszélhetünk, ha a kompatibilitás, mondjuk ki, mint minimális katonai követelmény teljesül.

Katonai minimum követelmények Kompatibilitás

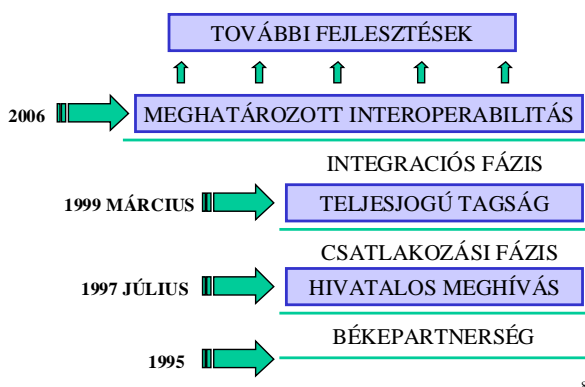
THE SUITABILITY OF **PRODUCTS, PROCESSES OR SERVICES**
FOR THE USE TOGETHER
UNDER SPECIFIC CONDITIONS
TO FULFIL RELEVANT REQUIREMENTS
WITHOUT CAUSING UNACCEPTABLE INTERACTIONS

TERMÉKEK, ELJÁRÁSOK VAGY SZOLGÁLTATÁSOK
ALKALMASSÁGA KÖZÖS HASZNÁLATRA
SPECIÁLIS FELTÉTELEK MELLETT, HOGY
FONTOS KÖVETELMÉNYEKET TELJESÍTSENEK
ELFOGADHATATLAN KÖLCSÖNHATÁSOK OKOZÁSA NÉLKÜL

Jogosan merülhet fel a kérdés, hol, mely területeken és hogyan kell vizsgálni a kompatibilitás teljesülését. Forduljunk ismét a már jól bevált AAP-6-hoz.

A meghatározás önmagáért beszél. Ha a készletünkben levő termékek, az általunk használt eljárások, az általunk nyújtott vagy igénybe vett szolgáltatások közösen használva, speciális feltételek mellett képesek fontos követelményeket kielégíteni, elfogadhatatlan kölcsönhatások okozása nélkül, teljesen mindegy, hogy mindezeket milyen szervezeti keretek között valósítják meg. S most szeretnék visszautalni a bevezetőben említett példára, nevezetesen a NATO kompatibilis szervezetekre. Nyilvánvaló a kifejezés inkorrektisége, hiszen a kompatibilitás nem értelmezett szervezetekre!

Egy példa: A légierő útja (1995-2006)



A továbbiakban röviden saját példánkon keresztül szeretném bemutatni az interoperabilitási követelmény „időbeni” változását.

A békepartnerség korszaka a béketámogató műveletekre és a kutatómentő tevékenységre koncentrált, tehát részterületek eljárásbeli kompatibilitását célozta meg.

A csatlakozási fázisban minimális katonai követelményként elvárták a légi helyzet információ előállítását és cseréjét, valamint légi-rendészeti feladatok ellátását, egy teljes körű, eljárásbeli kompatibilitást támogató program párhuzamos futtatásával együtt.

Az integrációs fázis már az interoperabilitás teljes vertikumát érinti, fokozatos megközelítéssel.

Fogalmak a gyakorlatban

INTEROPERABILITÁS

(Az *interoperability affirmation program* szerint)

Alkalmazás szintű ismeret az alábbiakról:

- Hogyan működik a NATO.
- A közös problémák megoldási taktikai, technikai, eljárásai.
- Szabványos Műveleti Eljárások.
- Kapcsolódási felületek, le és oldalirányban.
- A legfontosabb doktrínák és eljárások.
- A NATO Feladat Lista.

Remélem rövid előadásommal kismértékben, hozzájárulhattam a korábban említett közös gondolkodáshoz.

Köszönöm megtisztelő figyelmüket!

TÁJÉKOZTATÓ

A KONFERENCIA keretében még előadás hangzott el az „*Üzemeltetés szervezeti és vezetési rendjének változásai*” –ról, a „*Haditechnikai programfejlesztés*” –ről. Továbbá a „*Katonai szakemberképzés jövőbeni rendszeré*”-ről. A „*Logisztikai vezetési tevékenység és strukturális rend jövőbeni irányá*”-ról.

Valamint, az AMLE TRAIN repülőgép *keretkiszolgálási gyakorlat* tapasztalairól.

Ezekről az előadásokról a folyóirat következő számaiban adunk bővebb információt.

Szerkesztőség

A zárószóban TÓTH ZOLTÁN MK. EZREDES szavai is megerősítették azt, hogy igény van egy szakterület, tevékenységi rendszer többoldalú vizsgálatára, a különböző vélemények egyeztetését, konferenciáját biztosító fórumra. Ezzel együtt a jelenlévők fel lettek kérve, hogy lehetőségeikhez képest képviseljék az üzemeltetés kiemelt helyét és szerepét, kiképzés melletti prioritását a Magyar Honvédségben, a légierőben.

A konferencia előadásaiból kitűnt, hogy a jelen és jövőbeni logisztikai struktúrában csapat, parancsnokság, minisztérium, illetve nemzeti szinten az üzemeltetés kiemelt szereppel bír, fontos meghatározója a Magyar Honvédség arculatának, a nemzeti és szövetségi feladatok végrehajtásának.

Összegzésként megállapítható:

A legfelsőbb szintű döntésnek megfelelően a légierőnek fokoznia kell a felkészültségét a felajánlásoknak megfelelő szövetségi keretek között megvalósuló külhoni telepítés szintű műveletekre. Ennek megfelelően spektrumában kibővült a komplex logisztikai biztosításra vonatkozó elméleti és gyakorlati tevékenység is. A szükséges utánpótlási erőforrások alkalmazási kérdéseinek vizsgálata a közeljövő konkrét feladata. Ebben a tevékenységben, a logisztikai folyamatokban érintett hazai és külhoni szervezetek – még akár moduláris vonatkozásban is – együttműködése előtérbe kerülhet.

FEGYVERNEMI INDULÓK



Logisztikusok Indulója

**Zene és szöveg: Katona János őrnagy
a Légierő Zenekar karmestere**



© Légierő Zenekar, Veszprém 2003.
Szerkesztette: Horváth Adrián zls.

Induló

Honvéd logisztikus a mi nevünk,

Harcra – készen – várunk, és támogatunk – mi.

Rajta magyar honvéd, vár a munka – ránk,

Acélos – kezünkben – bízva, - bízzál – hát. Mert

tűz a mi szívünk – és láng a mi lelkünk,

Soha – lehetetlent – nem is ismerünk, Mert

büszke – szeretettel – nézzél – mi ránk,

*Honvéd – logisztikus – bajban – is barát! Mert bajban –
is barát! -*

Legisztikusok Indulása

Tempo di marcia (♩=120)

Zene és szöveg: Katona János

Hon - véd lo - gisz - ti - kus a mi ne - vünk,

5
Harc - ra ké - szen vá - runk, és tá - mo - ga - tunk mi.

9
Raj - ta ma - gyar hon - véd, vár a mun - ka ránk,

13
A - cé - los ke - zünk - ben biz - va, biz - zál hát. Mert

17
tűz a mi szí - vünk és láng a mi lel - künk,

21
So - ha le - he - tet - lent nem is is - me - rünk Mert

25
büsz - ke sze - re - tet - tel néz - zél mi ránk.

29
Hon - véd lo - gisz - ti - kus baj - ban is ba - rát! Mert baj - ban is ba - rát!

TARTALOMJEGYZÉK

<i>Mikita János</i>	Logisztikusok napja 2003. december 1.	3
<i>Zimonyi István</i>	Emléktábla koszorúzás a Logisztikusok Napjának tiszteletére	12
<i>Szerkesztőség</i>	Logisztikai Tudományos Konferencia 2003. november 20.	19
<i>Briák Ottó</i>	A tárcaszintű erőforrás és költségtervezés egyes módszertani kérdései	26
<i>Vasvári Tibor</i>	A légiereő logisztikai biztosítása megszervezésének és vezetésének kérdései, különös tekintettel a haderőreform döntéseire	52
<i>Baranyi Ferenc</i> <i>Lengyel András</i>	Az MH logisztikai rendszere, működési rendje és fejlesztésének irányai, a haderő átalakítás logisztikai kérdései	90
<i>Kasza Zoltán</i>	Gondolatok a NATO – konform katonai logisztika egyes kérdéseiről	126
<i>Siku László</i>	A logisztika műszaki funkciója	149
<i>Szücs László</i>	A haderő felülvizsgálat utáni Honvédség közlekedési támogató képessége	179
<i>Vasvári Tobor</i>	Üzemeltetési Tudományos Konferencia (Veszprém)	217
<i>Szerkesztőség</i>	Logisztikusok indulója	256

Szerkesztőség: HM GTH II. objektum II. épület

1885 Budapest Pf.: 25.

Főszerkesztő tel.: HM: 277-84

V.: 236-5174

Felelős szerkesztő tel.: HM: 252-95