



KATONAI LOGISZTIKA

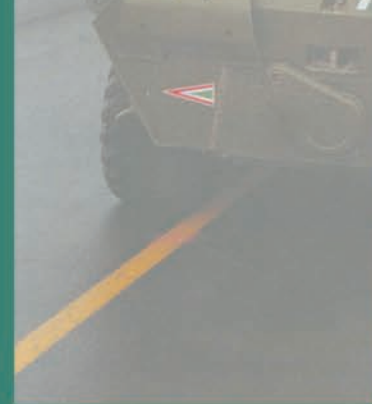
13. ÉVFOLYAM
2005. 1. SZÁM

A MAGYAR HONVÉDSÉG LOGISZTIKAI FOLYÓIRATA

KATONAI LOGISZTIKA

13. ÉVFOLYAM

2005. 1. SZÁM



MEGJELENIK NEGYEDÉVENKÉNT

Szerkesztő Bizottság

Elnök Gáspár Tibor

Tagok Adorjáni István, Anda Árpád, Báthy Sándor, Csák Gábor,
Hazuga Károly, Horváth János, Kasza Zoltán, Kulcsár István,
Rádli Tibor, Svéd László, Szarvas László, Szenes Zoltán, Tur-
csányi Károly, Túri János

Lektori Bizottság

Elnök Turcsányi Károly

Tagok Báthy Sándor, Jároscsák Miklós, Kőszegvári Tibor,
Kende György, Németh Ernő, Ungvár Gyula, Tóth Rudolf

Szerkesztőség

Főszerkesztő Jároscsák Miklós

Felelős szerkesztő Tóth József

Felelős kiadó MH Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató
Parancsnokság

Készült: MH Központi Nyomdájában, 300 példányban.

ISSN 1588-4228

„Tactics is the art of the logistically possible”

„Harcászat a logisztikai lehetőségek művészete”

KATONAI LOGISZTIKA

TARTALOMBÓL

- Számvetés 2004-ről, kilátásaink 2005-re
- Kockázatelemzés bevezetésének lehetőségei a honvédelmi tárca gazdálkodási rendszerében
- Az új fogyasztói logisztikai rendszer kialakítása a haderő-átalakítás tükrében
- Képesség és feladattervezés a Tárca Védelmi Tervező Rendszer (TVTR) Képesség és Feladat Tervező Alrendszer (KFTAR) tervezési folyamatában
- A nemzeti támogatás tapasztalatai
- Válságban a logisztikai tisztképzés
- A Német Hadsereg szárazföldi erőinek Támogató Parancsnoksága
- Katonai Logisztikusok Napja rendezvény sorozatról

2005

1

A MAGYAR HONVÉDSÉG LOGISZTIKAI FOLYÓIRATA

SZÁMVETÉS 2004-RŐL, KILÁTÁSAINK 2005-RE

Gáspár Tibor¹

A Magyar Honvédség logisztikai rendszere az MH Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsnokság (MH ÖLTP) vezetésével eredményes évet zárt 2004-ben. A legfontosabb eredményeink a teljesség igénye nélkül:

1. A haderő átalakítás MH szintű logisztikai feladatainak – anyag, eszköz átcsoportosítások, elszámoltatások, beszerzések – végzése

A haderő átalakítás I-II. és III. üteme eredményesen befejeződött. Az átalakítás eredményeként a szárazföldi és légi erő csapatainak döntő többsége áttért az új szervezeti formára. Ez nagyon nagy mennyiségű anyag és eszköz átcsoportosítással járt. A hadfelszerelés kisebbik része átadásra került az egyik katonai szervezettől a másikhoz, a nagyobbik rész viszont központi készletbe került. Az ellátó központok által átvett eszközök és anyagok jelentős része az MH inkurrencia állományát gazdagította.

Megkezdődött – november 01-el – a IV. ütem feladatainak végrehajtása is. Ezen ütem egyik legfontosabb feladata az MH ÖLTP átalakítása. A parancsnokság 10%-os létszámcsökkentést hajtott végre, amelynek eredményeként a vezetés funkcionálisan egyszerűsödött, az átfedések megszűntek.

Az inkurrencia kezelő ideiglenes állomány bekerült az ellátó központok állománytábláiba, ami a működés rendjében egyértelműen pozitív stabilitást okoz.

Megkezdődött az **MH Veszélyesanyag Ellátó Központ (VEK)** megalakításával kapcsolatos előkészítő munka, megteremtődtek a rakéta tárolás infrastrukturális feltételei, folyik a személyi állomány felkészítése.

¹ Dr. Gáspár Tibor mk. vezérőrnagy, MH Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsnokság parancsnoka.

Megtörtént az **MH Civil-katonai Együttműködési Központ** továbbfejlesztése és átalakítása **MH Civil Katonai Együttműködési és Lélektani Műveleti Központ**-ba.

Folytatódott a logisztikai vezetési rendszer megszilárdítása.

Az MH ÖLTP a **2009/2004. (I. 22.) Kormány határozata** a Magyar Honvédség irányításának és felsőszintű vezetésének rendjéről szóló **2204/2001. (VIII. 8.) Kormány határozat** módosításával **felsőszintű vezető szerv.** Parancsnoka, valamint az MH ÖLTP felsőszintű gazdálkodást irányító szervezeteinek vezetői – a feladatkörükbe utalt kérdésekben – az **MH szakmai felettesei vagy előljárói**, akik ez irányú feladataikat a szakirányítás keretében végzik.

2. Az önkéntes haderőre történő áttérés logisztikai feltételrendszerének megteremtése

Az utolsó sorkatona ünnepélyes elköszöntése 2004. november 03-án megtörtént. Az ünnepségsorozat logisztikai biztosítása is egy országos feladat volt.

A **szereződéses állomány** korszerűbb körülményeinek megteremtése érdekében sokat tett a logisztikai rendszer. A költségvetési lehetőségeink maximális kihasználásával megteremtettük az **egységeshez közelítő** ruházati ellátást. A felújított elhelyezési körletekben 52 teakonyhát szereltünk fel, megteremtettük a személyi mosás lehetőségét. Augusztus 01-től biztosítottuk az állomány részére természetbeni ellátásként az ebédet, amit sajnos csak az állomány 33-35 %-a vesz igénybe.

Átalakult az őrszolgálat is. Az objektumok döntő többségében szerződés alapján civil szolgáltatók végzik a feladatot. Az őrzés-védelemmel kapcsolatos igazolások, kifizetések intézése 2005. január 01-től az MH ÖLTP-n történik.

3. A logisztikai szerződéses állomány kiképzési rendszerének átalakítása, az összfégyvernemi képzés átalakítása kiképzéstechnikai alapjainak megteremtése

Kidolgoztuk a logisztikai szerződéses állomány szakkiképzési rendszerét, illeszkedve a kiképző központban végrehajtásra kerülő alapki-

képzéshez. A rendszer kellő rugalmassággal biztosítja a speciális szakmai ismereteket követelő beosztásokra is a felkészülést.

A kialakított összefegyvernemi kiképzés feltételeinek megteremtése érdekében a **kiképzési helyszínekre koncentráltuk** a kiképzési segédeszközöket, a kiképzéshez szükséges technikai eszközöket és anyagokat, megkezdtuk a kiképzési létesítmények korszerűsítését, felújítását.

4. A nemzetközi békemijsziókban részt vevő erők logisztikai biztosítása

Az erőforrásokat a békefenntartási és békemijsziós küldetésekből részt vevő kontingensek támogatására és a NATO kötelezettségekből adódó logisztikai feltételek megteremtésére koncentráltuk.

Biztosítottuk az **NRF 2, NRF 3 és NRF 4** váltásba kijelölt alegységek felszerelését. Eredményesen vezettük az **NRF3** váltást (törzstisztek, **CIMIC** csoport, biológiai laboratórium, és **NTE**) felkészítését és szolgáltatás ellátását. Biztosítottuk a biológiai laboratórium részvételét az Athéni Olimpia biztosításában.

Két kontingensünk – a repülőter üzemeltető részleg és a katonai szállítószerkezet – a délszláv területen eredményesen befejezte küldetését és kivonásra került.

Folyamatosan biztosítottuk az iraki **szállítószázalaj** ellátását, a váltások felszerelését, ki- és hazaszállítását, valamint a kontingens kivonását.

Új misszióként felkészítettük a **könnyű gyalog századot** a **ISAF** keretében történő feladat-végrehajtásra. Jelentős feladat volt a század kitélepítése Afganisztánba és az állomány ellátásának biztosítása folyamatos feladat.

5. Inkurrencia kezelés átalakítása

Az inkurrenciával kapcsolatos tevékenységünket az átalakult kezelési rend kidolgozása határozta meg. Az inkurrencia kezelés új rendjét szabályozó HM döntés megváltozásával, a 2005. évi költségvetési törvény lehetőséget adott a tárcának az értékesítésre. Ennek megfelelően folyik az **ÁPV Rt.** részére történő átadáson túl az inkurrens anyagot tárolási

helyükön történő értékesítése, illetve az önkormányzatoknak, karitatív szervezeteknek történő térítésmentes átadás előkészítése.

Megkezdődött a lőszeres és a rakéta hajtóanyagok megsemmisítése.

2004. február 01-el felállításra került egy kihelyezett ***ideiglenes inkurrencia*** raktár Szentkirályszabadján, valamint 2004. április 01-el egy ***inkurrencia tároló raktár*** Kalocsán.

6. Haditechnikai korszerűsítések, fejlesztések

A terveknek megfelelően, ütemesen halad a Gépjármű Beszerzési Program, a személyi állomány egyéni felszerelésének korszerűsítése, a vegyvédelmi és műszaki technikai beszerzések, a hadtáp és közlekedés technikai eszközök korszerűsítése.

A kutatás fejlesztési feladatok kapcsán:

- Megkezdődött az AK-63 D gépkarabély modernizációja;
- Befejeződött a 7,62 mm-es mesterlövész puska haditechnikai ellenőrző vizsgálata;
- Befejeződött a 30 mm-es jelzőtöltények kiváltására tervezett 26,5 mm jelzőtöltények és rakétapisztoly csapatpróbája;
- Folytatódik a 96 M és 93 M kézigránatok beszerzése;
- A Gepárd M1 kiváltása érdekében megkezdődött a Gepárd M5 mesterlövész puska haditechnikai vizsgálata;
- Folytatódik a P-18 (2 db) és SZT-68U (1 db) radarok gyári javítása és modernizációja;
- Az USA FMS segélyforrások felhasználásával ***beszerzésre került:***
 - 83 db AN/PVS-14 éjszakai figyelő berendezés;
 - 53 db M961 éjszakai figyelő műszer;
 - 100 db PLGR-96 GPS;
 - 30.000 db kézi jelzőtöltény;
- Befejeződött a K-IP tűzvezető rendszer csapatpróbája;

- Folytatódik a védőmellényekkel, új típusú kézifegyverekkel történő ellátás;
- Elkészült a század tűztámogató és tűzmegfigyelő rendszer prototípusa, sikeresen befejeződött az eszköz haditechnikai ellenőrző vizsgálata ;
- Folytatódik a lézertáv mérők beszerzése;
- Befejeződött a multispektrális álcahaló és ruha fejlesztés. Az eszközök a csapatpróba végrehajtása után rendszeresítésre kerültek;
- Végrehajtottuk a mentesítő konténer csapatpróbáját,
- Folytatódik a „*zászlóalj mentesítő utánfutó*” csapatpróbája,
- Megtörtént a mérgező harcanyagok műszeres azonosítását lehetővé tevő MM-1 GC-MS rendszer, valamint a vegyi anyagok nagytávolságú észlelését és azonosítását biztosító RAPID-1 távfelderítő eszköz, az XOM/T sugáradagmérő kiértékelő, valamint a SOR/T egyéni sugáradagmérő beszerzése;
- Beszereztük a kollektív védőeszközök mintapéldányait;
- Kialakítottuk a terepjáró tűzoltó gépjárműfecskendő mintapéldányát.

7. A stratégiai légi és tengeri szállítókapa­citás megteremtése

A NATO megfelelő munkacsoportjain keresztül csatlakoztunk a *stratégiai légi és tengeri szállítási egyezményekhez*, valamint kétoldalú szerződésekkel is biztosítottuk a szükséges kapacitásokat. A kialakított rendszer a **ISAF kontingens** ellátásával, változásával, valamint az iraki szállítózászlóalj hazaszállításával bizonyította működőképességét.

8. A működéshez szükséges alap szabályzók kidolgozása

Az év folyamán elkészült az „**MH logisztikai integrációs terve**”, az „**MH közlekedési támogatási doktrína**”, a „**Térkép támogatási doktrína**”, a „**Meteorológiai fejlesztési terv**”, valamint a „**Veszélyesanyag-szállítási szakutasítás**”.

Megkezdődött a MH Összhaderőnemi Logisztikai Doktrina átdolgozása, figyelembe véve az év közben bekövetkezett szervezeti, eljárásbeli és irányítási rendszerbeli változásokat.

Az MH ÖLTP számára a 2005. évet alapjában meghatározza az MH logisztikai működési feltételei folyamatos biztosítása, a már megkezdett és az ez évben tervezett korszerűsítési programok végrehajtása, a békefenntartási és békemissziós küldetésekben résztvevő kontingensek logisztikai biztosítása, az önkéntes haderőre történő áttérés és a haderő-átalakítás logisztikai feltételeinek további javítása, valamint az inkurrencia kezelés.

Ezen belül kiemelkednek a következők:

- A végrehajtott szervezeti változások, illetve a tárca gazdálkodási tevékenységét befolyásoló új jogszabályok és miniszteri utasítások hatására végre kell hajtani a beszerzési utasítások korrekcióját és gazdálkodási szabályok átdolgozását;
- Végezni kell a hazai, nemzetközi, két- és többoldalú, valamint a NATO gyakorlatok logisztikai feladatainak szervezését és koordinálását,
- Ki kell alakítani a **Befogadó Nemzeti Támogatás** logisztikai elemeit, ki kell dolgozni a nemzeti támogató elem alkalmazási eleveit és követelményeit;
- Emelni kell a személyi állomány személyi felszerelésének ellátási színvonalát;
- Részt kell venni a **Tárca Védelmi Tervezési Rendszer** – a költségvetési tervezésben történő – alkalmazásával kapcsolatos feladatok végrehajtásában;
- Erősíteni kell az államháztartási, parancsnoki és logisztikai szakellenőrzések rendszerét;
- Az **MH HEK** bázisán létre kell hozni az **MH Veszélyesanyag Ellátó Központ**-ot;
- Meg kell kezdeni a **Központi Logisztikai Bázis** kialakítását.

A 2005-ös év tervezett feladatainak eredményes végrehajtásához fegyelmezett, pontos és szakszerű munkavégzés szükséges.

A 2004. ÉVI PÁLYÁZATOK ÉRTÉKE

Jároscsák Miklós¹

Szakfolyóiratunk elmúlt évi 2. számában közzétett pályázati kiírásra kollégáink örvendetes aktivitással reagáltak. Talán ez a tény önmagában nem lenne meglepő, ha számba vesszük a katonai logisztika különböző területein felhalmozódott problémákat és hosszú évek óta megoldásra váró feladatokat.

A szakmai fejlesztés igényei a csapat tagozatban és a központi logisztikai szervezeteknél egyaránt jelen vannak, melyek megnyilvánulási formái a hazai és nemzetközi szintésre, illetve a felső szintű logisztikai képzésre terjednek ki. Ebből adódóan a folyamatos megújulás követelménye szakmai téren konstans tényezőt képez, ami egyben változtatásokat indukál és reagáló készséget feltételez.

Miért is van ezekre szükség?

Egyrészt ma a haderő alkalmazás döntő színtere a szövetséges kötelekben történő nemzetközi szerepvállalás a világ különböző térségeiben, amihez új képességek elérése és birtoklása szükséges. Másrészt *a célul kitűzött képességek eléréséhez új rendszerek kidolgozása és bevezetése válik elengedhetlenné a humán oldalon, a felkészítés-kiképzés területén, valamint az anyagi-technikai fejlesztés végigvitelében.* Természetesen a kötelező változtatásokat nem öncélúan, hanem, a képesség orientált haderő érdekében kell végrehajtani.

A szakmai kihívások áradata az 1990-es évek anyagi-technikai integrációja időszakától nem csökken, sőt időről-időre felerősödik. Hosszú lenne felsorolni a katonai logisztika szervezeti és működési rendjében végigvitt változásokat, a NATO *logisztikai harmonizáció, illetve konformitás igényelte átalakításokat, valamint a haderő csökkentésével együtt járó nehézségek közepette elvégzett munkát.* Ha visszatekintünk a közelmúltra és kritikus szemlélettel értékeljük a történeteket, akkor a mennyiségi változások sorozatával szembesülhetünk, míg a ténylegesen korszerű

¹ Dr. Jároscsák Miklós ezredes PhD., HM Gazdasági Tervező Hivatal igazgató általános helyettes.

szervezeti kialakítások, illetve azok nyomán felszínre kerülő működési megoldások igazából eddig kevésbé jelentkeztek. Ugyanakkor azt sem lehet figyelmen kívül hagyni, hogy a katonai logisztika jeles képviselői és a különböző szakmai műhelyek mindvégig, folyamatosan „*hallatták hangjukat*” az általános vagy egyedi szakmai problémák megválaszolása, a gyakorlat által felvetett kérdések elméleti megalapozása érdekében.

A szakmai fejlesztések irányába előremutató koncepcionális javaslatok, NATO tevékenységek tapasztalataiból levont következtetések, a hazai gyakorlatok logisztikai támogatásának tanúságai, valamint a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem szaktanszékeinek felhalmozódott ismeretek rendszeres publikációja révén mind a katonai logisztikai vezetése, mind a szélesebb szakmai kör részére folyamatosan lehetővé vált az aktuális információk, illetve megoldási alternatívák elérése. Ehhez biztosított tudományos minősítésű fórumot a Katonai Logisztika szakfolyóirat, a maga széleskörű – polgári és katonai szférára egyaránt kiterjedő – olvasótáborával együtt.

Szakmai folyóiratunk 2001. év óta nyújt lehetőséget a mindenkori fejlesztési igények, gyakorlati– működési problémák tudományos alapon történő megválaszolásához, a lap hasábjain megjelentetett aktuális pályázati kiírások útján. Ezek a pályázati kiírások minden esetben célkitűzésekre, illetve a célok elérését szolgáló elméleti alapok kidolgozásának, elfogadásának fontosságára irányultak. *Ezt szem előtt tartva* ráirányították a figyelmet a szakterület vezetése által megfogalmazott *elismerésre és tiszteletre méltó valamennyi pályázatot benyújtó kolléga teljesítménye, amely értékét a tanulmányok színvonalas kidolgozásán túlmenően nagymértékben növeli, hogy nevezettek napi felelősségteljes munkájuk ellátása mellett gondolkodtak a napirenden lévő szakmai problémák megoldásán, gondolataikat formába öntötték és tudományos igénnyel lerögzítették.*

Visszatekintve a pályázatok statisztikájára, a benyújtott tanulmányok számából láthatjuk, hogy **2002-ben 8, 2003-ban 10, 2004-ben 15** szerzőtől érkezett jelíges pályázat, melyek **döntő hányada színvonalas, a tudományos művekkel szembeni követelményeknek megfelelő munka volt.** Ezen túlmenően a tanulmányok nagy része összhangban volt a pályázati kiírásokban foglaltakkal, előremutató, az elméleti kutatás terén, illetve a gyakorlati alkalmazásban, felhasználásban hasznosítható tartalmat hordozott. Kritikusan el kell ismerni azonban azt is, hogy minden évben előfordult egy-egy „*kakukk tojás*” a pályaművek között, melyeket az egységes „*Értékelési Útmutató*” alapján dolgozó független szakbírálók kiszűrték, illetve a helyükön értékelték.

A 2004. évre benyújtott 15 tanulmány közül az alábbiak részesültek díjazásban: (a szerzők megjelölésével)

A kockázatelemzés bevezetésének lehetőségei a honvédelmi tárca gazdálkodási rendszerében	Briák Ottó ezds. I. díj (HM I.)
A Magyar Honvédség Közlekedési Szolgálat feladatrendszerének átalakulása a NATO tagság következtében	Szarvas László mk. ezds. I. díj (MH ÖLTP)
A légi erő logisztikai támogatása megszervezésének és vezetésének megvalósulása, különös tekintettel a haderő reform strukturális változásaira	Dr. Vasvári Tibor nyá. ezds. II. díj (HM LEP-ság)
Nemzeti Támogatás tapasztalatai	Matos István mk. alez. Tarcsai János alez. III. díj (MH 64. Log. ezred)
A NATO katonai logisztikai munkacsoportjaniak regionális együttműködési lehetőségei a termelői logisztika aspektusából	Kasza Zoltán mk. alez. Különdíj (HM GTH)
Az új fogyasztói logisztikai rendszer kialakítása a haderő-átalakítás tükrében	Dr. Bittner István ezds. Schmidth Zoltán alez. Különdíj (HM ÖLTP)
A honvédség rádiótechnikai tevékenységének környezeti hatása a katonai műveletekben	Dr. Hajdúné, Dr. Szakács Ágnes mk. alez. Különdíj (HM I.)

A helyezésben és különdíjban részesült szerzők a termelői és a fogyasztói logisztika egy-egy frekvenciált területén új gondolataik megfogalmazásával, a megoldandó problémák pontos behatárolásával, azok felszámolását célzó válaszkereséssel figyelemreméltó tudományos eredményeket értek el. Külön örvendetes, hogy a két haderőnemi logisztika, a központi logisztikai tagozat egyik meghatározó ága a katonai közlekedés, valamint a tárca szintű gazdálkodás fejlesztéséhez hozzájáruló ta-

nulmányok elméleti értékükön túl a gyakorlatban is hasznosíthatóak lesznek.

Az a kilenc pályamű, annak ellenére, hogy sem helyezésben, sem díjazásban nem részesült szakmai szempontokból számos elemét tekintve érdekes, vitára ösztönző tartalmat hordoz. Szerzőik témaválasztása az önkéntes rendszerű haderő-, a gazdasági tervezés (erőforrás tervezés)-, a szervezeti és működési rend katonai logisztikára vetített aspektusai feltárására irányult, ugyanakkor ezek a pályázatok tartalmuk és tudományos megalapozottságuk tekintetében kisebb – nagyobb mértékben elmaradtak a kiírásban rögzített követelményektől. ***Mindezek mellett a szerzők kutató munkája és fáradozása jogalapot teremt ezen pályaművek megismertetésére, melyek az alábbi témákat ölelték fel:***

A logisztikai, katonai logisztikai rendszer újabb elvei, működése. A gyakorlatban történő hasznosításának, hatékonyságának kérdései és hatásuk a védelmi tervezés folyamataira	Dr. Sándor András ezds.(HM GTH)
A környezeti menedzsment rendszer és bevezetésének sajátosságai a katonai logisztikában	Dr. Jackó Zoltán mk. őrgy. (MH ÖLTP)
Az önkéntes haderő kialakításának folyamatában jelentkező logisztikai feladatok erőforrás és költségtervezésének helyzete	Dr. Sándor András ezds. (HM GTH)
A katonai logisztika különböző területein folyó erőforrás és költségtervezési folyamatok helye, szerepe a tárca védelmi tervező rendszer erőforrás és költségtervező alrendszerében	Paor József ezds. (HM GTH) Dr. Sándor András ezds. (HM GTH)
A közlekedési hálózatok és a védelmi érdek kapcsolata	Dr. Horváth Attila alez. (ZMNE)
Válságban a logisztikai tisztképzés	Dr. Lovász Zoltán alez. (ZMNE)
Az ágazatiság a magyar katonai logisztika gyermekbetegsége	Zsiborás János ezds. (HM VH)
A logisztikában jelentkező erőforrás és a költségtervezési feladatok tartalmi összefüggései és megvalósításuk módszerei a védelmi tervezés rendszerében 1996-tól napjainkig	Dr. Sándor András ezds. (HM GTH)

Végigtekintve a helyezett és helyzetlen pályaművek témáin, értékelve a benyújtott tanulmányok gondolatiságát, átfogó jellegét és haszno-

síthatóságát úgy ítélték meg, hogy katonai logisztika különböző szintjein tevékenykedő kollégák probléma érzékenyek, nyitott szemmel járnak és már nem csak hazai viszonylatokban gondolkodnak. Képesek az adott helyzet megfelelő szempontrendszer szerinti értékelésére, elemzésére, azok alapján olyan helytálló következtetések levonására, amelyek magját képezik az egy-egy területre koncentrált fejlesztés megoldások elgondolásának.

A tanulmányok többségére jellemző tudományos igényű kidolgozás a releváns szakirodalmi források felhasználására épült, ami egyben biztositókat jelentett a szerzők érvanyagának alátámasztásához, illetve az új gondolatok, megoldási változatok pro és kontra indoklásához. *Valamennyi szakbíráló egybehangzó kicsengése szerint a 2004. évi pályázat eléri célját, eredményei a különböző szakmai szinteken sokoldalúan hasznosíthatóak.*

A korábbi évek gyakorlatának megfelelően a pályázatok rövidített tartalmáról a Katonai Logisztika folyóirat olvasói késedelem nélkül tájékoztatást kapnak annak érdekében, hogy az arra alkalmas gondolatok mielőbb hasznosulhassanak a szakágak gyakorlati tevékenységében, a szakmai elmélet fejlesztésében, valamint a szakállomány felkészítésében.

Köszönet a pályázók aktivitásáért és a színvonalas tanulmányok kidolgozásáért!

A 2004. évben benyújtott pályázatok értéke egyszerűen fogalmazva nem más, mint az esedékes, illetve a napirenden lévő szakmai fejlesztések elősegítése a tudományos igényű gazdálkodás eszközeivel. Ahhoz, hogy a katonai logisztika képességei bővüljenek vagy átrendeződjenek, illetve szinkronba kerüljenek a szövetséges rendszerekkel továbbra is szükség lesz szakállományunk alkotó, kezdeményező készségére, megalkuvásuktól mentes véleményeinek közreadására.

Ennek reményében 2005. év folyamán is lehetőség nyílik a pályázók megmérettetésére, azáltal a katonai logisztika előtt álló feladatok megvalósításának elősegítésére.

Főszerkesztő

LOGISZTIKAI BIZTOSÍTÁS ELMÉLETE

A KOCKÁZATELEMZÉS BEVEZETÉSÉNEK LEHETŐSÉGEI A HONVÉDELMI TÁRCA GAZDÁLKODÁSI RENDSZERÉBEN

Briák Ottó¹

*(A 2004. évi pályázaton I. helyezést elért
tanulmány rövidített változata).*

Szerkesztőség

Az elmúlt 15 évben jelentősen megváltozott a katonai gazdálkodás pénzügyi, gazdasági környezete. Első lépésben a doktrínális változások következtek be, amelyek eredményeképpen – igaz, hogy évekig csak a verbalitás szintjén – fokozatosan megszűnt a honvédség támadó jellegű, tömeghadsereg jellege. Jelentősen csökkent a létszám és a fegyverzet mennyisége. Nyolc év alatt a létszám több mint 100 ezerrel, nagyjából a harmadára, a fegyverzet és felszerelés mennyisége ennél valamivel kisebb mértékben, de igen jelentősen csökkent.

Az erőteljes csökkentések hatására idővel, elvileg javulni kellett volna a gazdálkodási mutatóknak, át kellett volna, hogy alakuljon a gazdálkodás költségstruktúrája. Ez azonban, gyakorlatilag mind a mai napig nem következett be. 2001-2002-ig ennek viszonylag egyszerű és logikus magyarázata volt: a folyamatosan születő és megkezdett reformfolyamatokból, hangzatos céljaik ellenére, gyakorlatilag csak a létszámleépítés valósult meg.

Ennek legalább két olyan negatív hatása volt, melyek önmagukban garantálták, hogy a reformok már megszületésük előtt elhalálozzanak. Egyrészt 2002-ig egyetlen kormányzat sem ment tovább a hadsereg kiadásigényeinek és csökkenő költségvetési lehetőségeinek összhangba hozásán, azaz *változatlan feladatrendszerrel kellett a tárcának csökkenő létszámmal és szűkülő pénzügyi forrásokból végrehajtania. Másrészt a létszámleépítés nem is jelentett igazi, záros határidőn belül más célra felhasználható forrásteremtést.* A kifizetett végkielégítések, a 40 évesen, tömegesen nyugdíjazott hivatásos katonák egyösszegben 55 éves korukig, előre megfizetendő TB terhei legalább 3-4-5 évig nemhogy megtakarítá-

¹ Briák Ottó mk. ezredes, Miniszteri kontrolling irodavezető.

sokat, hanem inkább többletköltségeket eredményeztek. Ugyan nem számszerűsítette eddig senki (valószínűleg ezután sem fogja), *de óriási összegű anyagi károkat okozott az erőltetett létszámleépítések miatt gazdátlanul maradt technikai eszközök lefosztása, az anyaghiányok sokmiliónos rendezetlensége.*

A nagy átalakítások hőskora ugyan elmúlt, így egyre konszolidáltabbá váltak az anyagi viszonyok is, egy viszont maradt: a további létszámleépítés és a változatlan feladatrendhez viszonyított csökkenő költségvetési forrás. Ez pedig *a tartalékok feléléséhez, a gazdálkodás tervszerűségének fokozatos fellazulásához, a kézi vezérlés mindent elborító elburjánzásához vezetett.* Így a hadsereg fokozatosan, és egyre gyorsuló ütemben vált finanszírozhatatlanná, ami aláásta a tárca társadalmi és NATO-beli szavahihetőségét.

Először 2002-ben a védelmi felülvizsgálatra keresztelt folyamatban kísérte meg a tárca politikai és katonai vezetése áttekinteni a feladatokat is, és azokat összhangba hozni a szervezeti felépítéssel és főleg a finanszírozási lehetőségekkel. Keserves folyamat volt ez, mivel a dolgoknak minél inkább a mélyére ásott a vezetés és a bizottságok tömege, annál inkább kiderült, hogy itt nem egyszerűen a feladatok és a szervezetek átrendezéséről, még csak nem is a létszámok további csökkentéséről van szó. A mélyben igazi strukturális gondok sora tárult fel, amelyek nyomán egymásnak majd minden tekintetben ellentmondó szempontoknak megfelelően kellett újragondolni és újraalkotni a tárca szinte minden folyamatát.

Mindez mellett azonban folytatódott az 1990 óta megszakítás nélkül érvényesülő tendencia: egyetlen kormány sem biztosította a honvédelmi tárca részére tett költségvetési ígéreteit. Ezzel sajnos sem a 2005-ös, sem a további – mondjuk – 2010-ig terjedő időszak sem kecsegtet. A 2005-2006-os évet nagy valószínűséggel a parlamenti választásokra való felkészülés fogja uralni, amely a forráselosztás vonatkozásában inkább a szociális, egészségügyi, oktatási kérdéseket, mint a haderőfejlesztést fogja priorizálni. *Generális költségvetési támogatási változásokat tehát ebben a kormányzati ciklusban nagy valószínűséggel nem várhatunk.*

Általános megnyugvást ez ügyben az azt követő évek sem igen ígérnek. Nagy társadalmi feladatként ugyanis ekkor – bármilyen színezettű kormány is alakul 2006-ban – az Euró övezethez való csatlakozás gazdasági feltételrendszerének megteremtése fog jelentkezni. Ez pedig olyan gazdaságfejlesztő intézkedéseket fog igényelni, amelyek nyomán lény-

gesen csökkenthető az államháztartás hiánya, az infláció, a nemzeti valuta árfolyam ingadozása, vagy javítható az árak és a bérek felzárkóztatása, illetve a foglalkoztatottság. Persze mindehhez az kell, ami Montecuccoli szerint a háborúhoz: pénz, pénz és pénz. Hogy ***ebbe a gazdaságracionalizálási programba belefér-e a hadsereg fejlesztésének jelentős fokozása, az több, mint kétséges.***

Azután itt van még a nagy társadalmi elosztó rendszerek reformja, a TB rendszer rendbetétele, a nyugdíjrendszer működőképességének hosszú távú biztosítása (összeomlásának megakadályozása), a nemzeti ipar és mezőgazdaság versenyképességének támogatása, a szociális háló újraszövése, a társadalmi, pauperizálódás visszafordítása, a szegénység felszámolása és még sorolhatnám a fontosabbnál fontosabb társadalmi programokat, amelyek ***a társadalom értékítéletében mind, mind megelőzik a hadsereg fejlesztését. Sajnos a társadalmi tudatban, az Európai Unióhoz és a NATO-hoz való csatlakozás, valamint az elmúlt 15 év negatív, kifejezetten hadseregellenes propagandája eredményeként a haza fegyveres védelme, az ország szuverenitásának katonai biztosítása háttérbe szorult és helyét az általános pacifizmus, a hadsereg szükségességének megkérdőjelezése uralta el. Ebben a gondolatrendszerben a védelem nem nemzeti, hanem néhány – lehetőleg minél kevesebb – katona belügye. Nyugodtan mondhatjuk, hogy a katonai védelem szükségessége kérdésében a társadalom veszélyérzete szinte a nullára csökkent.***

Ilyen körülmények között nem egyszerű feladat a kiszámíthatatlan és állandóan változó körülményekhez való alkalmazkodás, különösen egy olyan időszakban, amikor a nagyarányú változások, természetesen hosszú távú programokban jelennek meg és azok végrehajtása egy dolgot igényelne, azt azonban elengedhetetlenül: stabil, kiszámítható gazdasági, és humán erőforrás környezetet. Csak kiszámítható finanszírozással és egy jól felkészült, jól kiképzett és biztos egzisztenciával bíró, állandó állomány képes ugyanis töretlenül végigvinni a projektek céljait. ***Az állandó költségvetési és létszám „rángatózás” egyrészt a célok, a képességek és feladatok állandó változtatását, a felülvizsgálatok felülvizsgálatának felülvizsgálatát igénylik. A bizonytalan egzisztenciájú személyi állomány legfőbb gondja és célja pedig nem a feladatok szakmailag optimális szinten történő végrehajtására való törekvés, hanem székének és íróasztalának görcsös szorongatása, a szakmai objektivitás érveinek keresése helyett, a beosztása megmaradását biztosító indokok lázas kutatása, még akkor is, ha azokat objektív tényezők nem támaszszák alá.***

Mi hát a teendő egy olyan világban, ahol valóban *semmi nem állandó, csak a változás*. Egy olyan világban, ahol *a hadsereg képviselte tevékenységek nem tartoznak a társadalmi közmegítélés élvonalába. Egy olyan világban, amelyben a hadsereggel kapcsolatos objektív elvárások és azok szubjektív megjelenése között fényévnnyi űr tátong*.

Szerencsére a közgazdasági szakma számos olyan technikát ismer, amelytől ugyan nem lesz a hadseregnek több pénze, de viszonylag elfogadható kezelési lehetőségét adja a bizonytalan, sokváltozós helyzeteknek. Ezek jelentős részét eddig nem alkalmaztuk, egyszerűen azért, mert évtizedekig nem volt rájuk szükség. A honvédelmi politika számított az általános politika legállandóbb elemének és ebben viszonylag teljes volt a társadalmi közmegegyezés. A *pluralizmus társadalmi térnyerése azonban nem hagyta érintetlenül a honvédelmi politikát sem, amelyben az elmúlt 15 évben nem sikerült olyan egységes álláspontot kialakítani, amely biztosította volna a haderőépítés folyamatosságát és stabilitását*.

Úgy is mondhatjuk, hogy *a hadsereg tevékenységének szinte minden szegmensében megnövekedtek és általánossá váltak a végrehajtási KOCKÁZATOK. A folyamatos változások minden eleme egyszerűen kérdéssé tette, befolyása alá vonta az összefolyamatok végrehajthatóságát, vagy megvalósításuk tartalmát is. Ezek tehát az eredmény, a cél szempontjából kockázatokat jelentenek*. Leegyszerűsítve felállíthatjuk azt a tételt, hogy ha a feltételváltozások egyben kockázati tényezők is, és e kockázatok nagysága, hatásának kiterjedése arányos a változások méretével és hatásának kiterjedésével, akkor a kockázatok értékelésével a változások és azokon keresztül az azokat elszenvedő reálfolyamatok is értékelhetők. Azaz *a kockázatok hatásmechanizmusának folyamata, jó közelítéssel megfeleltethető a reálfolyamatok várható alakulásának. Ha tehát a kockázatokat helyesen tudjuk feltérképezni, akkor kidolgozható a kockázatokat minimalizáló olyan opciórendszer, amely az eredeti célokhoz vezet, de a változó körülményeket figyelembe vevő különféle utakat tartalmazza*.

A kockázatkezelés során tehát azokat az utakat, módszereket és eszközöket kell meghatározni, amelyek az eredetileg eldöntött céloktól való eltérést minimalizálják, vagy olyan új feltételrendszert kell feltárni, amely új, de az eredetivel adekvát célok elérését teszi lehetővé.

Van a kockázatkezelésnek egy más irányultságú célja is. Ez pedig a kockázatok feltárása, nyomon követése, dokumentálása és ezzel – befolyásolási igény nélkül – *a kockázatok hatásmechanizmusának ellenőrzés alatt tartása*. Ezt olyan esetekben alkalmazzuk, amikor nem cél a fo-

lyamatoknak az eredeti irányba való visszaterelése, mert erre vagy nincs lehetőségünk, vagy valamilyen okból nem is áll ez szándékunkban, de meg akarjuk akadályozni, hogy a kockázatváltozatok ellenőrizetlenül, tudtunkon kívül, esetleg nem kívánt mértékűre, vagy irányúra nőjenek.

Az előzőekben viszonylag részletesen igyekeztem bemutatni, hogy ***a hadsereg számára a stabilitás évei tartósan szünetelnek.*** A lassan húsz éve húzódó folyamatos reformok, átszervezések a Magyar Honvédségnél olyan kudarc sorozatot idéztek elő, amelynek spiráljából nagyon nehéz, nemzeti közmegegyezés nélkül pedig lehetetlen kivezetni a hadsereget. ***Ez pedig kockázatok sorát generálja mind a katonai, mind a közigazgatási, mind a gazdasági területen.***

A kockázatkezelés feladatainak meghatározásánál egy alapvető szempontot nem hagyhatunk figyelmen kívül. Katonai értelemben az ország területi épségének, szuverenitásának védelme, gazdasági értelemben a katonai gazdálkodásnak a társadalmi érdeklődés homlokterében állása a kockázatok menedzselésének eszköztárát jelentős mértékben korlátozzák. Ennek során ***a kockázatokhoz való viszony megválasztásában nincs döntési szabadságunk.***

A tárca tevékenységei hiába vannak kitéve a társadalom más szféráit is befolyásoló tényezőknek, hiába a bizonytalansági tényezők sora, a szinte permanensé váló változások, ***a tárca egyetlen vonatkozásban sem válhat kockázat barát, vagy kockázattűrő szervezetté. A hadsereg és annak vezető szervei ugyanis nem engedhetik meg maguknak, hogy az ország területi épségének és szuverenitásának, magasztosnak aposztrofált eszménye a kockázatok szabad játékként esetlegességek áldozata legyen. A társadalom ugyan békeidőben leértékeli a honvédelmi szolgáltatásokat és ennek megfelelően méri a társadalmi össztermékből a juttatásait is, azonban elvárja, hogy a hadsereg ilyen mostoha körülmények között is, adott esetben képes és kész legyen az ország védelmére.*** Paradoxon ez a javából, de a társadalmi értékítéletet és közgondolkodást nem mindig a racionális előrelátás mozgatja.

Mindezek tükrében a hadsereg számára az egyetlen elfogadható magatartás a kockázatkerülés. Ennek materializálódása a honvédség minden tervező rendszerében egy integrált kockázatkezelési rendszer beépítése, amely a tervezés és a végrehajtás minden fázisában jelen van és meghatározó szerepet játszik az egyes részfolyamatokban meglévő kockázati elemek feltárásában és azoknak megfelelő megoldási opciók kidolgozásában.

A fentiek fényében a kockázatkezelés első számú terepe a tervezés. A kockázatok felismerésére, megoldások, kezelési módszerek (opciók) kidolgozására csak komplex, pontos, részletes és mindenképpen folyamataiban konzekvens tervezés eredményeként van lehetőség. A nagybani, a nem számvetéseken alapuló tervezés ugyanis nem hozza felszínre a kockázatokat, mert ott a szándékolt céloktól való eltérés nem a terv eredményeként megjelenő folyamatokban, hanem magában a tervben fog jelentkezni, azaz a tényleges kockázat ebben az esetben az elnagyolt tervezés. ***Ezért nem lehet egyetérteni azzal az igen elterjedt nézettel, hogy precíz, pontos tervezésre nincs szükség, mivel a végrehajtási feltételek minden elemét úgy sem tudjuk számba venni.*** A nagybani tervezéssel, mind a tervfeladatokat, mind annak feltételrendszerét az egyenletben változónak tekintjük, ami a terv végrehajtásának teljes kiszámíthatatlanságához, a kockázatoknak csak a bekövetkezésüket követő felismerhetőségéhez vezet. Annak ellenére, hogy elméletileg levezetve ez viszonylag logikusnak tűnik, gondoljunk csak bele! Ma valójában így tervezünk, még akkor is, ha vannak bízató törekvések ennek megváltoztatására.

Eddig a kockázatokról úgy beszéltünk, mint egy az életünket megke- serítő, csúnya, rossz elemről, egy mumusról, amelyet – bár nem tudunk – de legjobb lenne elkerülni. Ezzel összefüggésben ***tudomásul kell venni azonban, hogy a kockázat minden döntés természetes velejárója.*** Amikor valaki, arra jogosult, valamiről dönt, azzal egyszersmind kockázatot is vállal. Nem lát ugyanis a jövőbe, így nem tudja megmondani teljes biz- tonsággal, hogy a döntése nyomán milyen folyamatok fognak lejátszódni, vagy események bekövetkezni. Ezen túlmenően azt is tudomásul kell venni, hogy a világ és annak dolgai végtelenül bonyolultak, köztük a kap- csolatok és viszonyok végtelenül sokrétűek. Egy-egy folyamat minden összetevőjét, más folyamatokkal való kölcsönhatásainak minden eredmé- nyét egyetlen döntéshozó sem tudja teljes körűen számba venni. Ezért te- hát ***a dolgok rendje az, hogy ha döntünk, akkor ezzel együtt kockázatok sorát generáljuk a döntés eredményét illetően. Dönteni tehát nem jó és rosszról, helyes és helytelenről, szeretem vagy nem szeretemről kell, ha- nem arról, hogy valamely szándékomnak megfelelő célért, mennyi szándékommal ellentétet vagyok hajlandó felvállalni. A kettő aránya a kockázat mértéke.***

A másik tévhit, amit a kockázatokkal kapcsolatban el kell oszlatni, az, hogy a kockázathoz csak a vak véletlen és a veszteség társul. A koc- kázat ugyanis éppúgy jelenthet nyereséget és veszteséget is. Másrészt a döntések nem hírtelen, ad-hoc elhatározások révén, hanem rendszerint alapos döntés előkészítő folyamat eredményeként születnek. Ezért a

meggondolatlan, vagy a kényszerűen gyors döntések kivételével a döntési kockázatokban a vak véletlen is kizárható, különösen akkor, ha a döntésekhez precíz tervező munka, ennek során pedig részletes kockázatelemzés és kezelés, valamint végrehajtási kontrolling is társul. ***A döntés előkészítő, a tervező, a kockázat elemző és kezelő, valamint a végrehajtási kontrolling rendszer együttes alkalmazása elképzelhetetlenné teszi a vak véletlenek bekövetkezését, sőt egy konzisztensen felépített ilyen rendszer a kockázatok célszerű kezelhetetlenségét is kizárja.***

Az előzőekben tisztáztuk azt, ***hogy a kockázat az eltérés lehetősége a döntés szerinti céltől, amely nem feltétlenül jelent negatív folyamatot. A kockázat tehát magában hordozza a nyereség lehetőségét is. Lényeges, hogy tisztában legyünk azzal, hogy a kockázatok léte nem fatális Isten csapása, hanem minden döntés velejárója. Ez egyben azt is jelenti, hogy minden döntés esetén a kockázatokkal foglalkozni kell, azokat nem lehet figyelmen kívül hagyni, mivel azok objektíve léteznek. A kockázatokat tehát valamilyen technikával kezelni kell, amelynek tartalma, hogy azonosítsuk, megelőzzük, csökkentjük, nyomonkövessük, ellenőrizzük és dokumentáljuk a kockázatból következő prognosztizált tendenciákat, nyereségeket és veszteségeket.***

A kockázatok központi eleme a valószínűség, amely a mi témánk szempontjából, tudományos igénnyel megfogalmazva, egy nagy számban ismétlődő esemény, relatív gyakoriságának határértéke, az az érték, amely körül a relatív gyakoriság ingadozik. Kissé gyakorlatiasabban ez azt jelenti, hogy a kockázatok számbavételénél azt kell megítélnünk, hogy a lehetséges eltérésváltozatok közül melyik, vagy melyek azok, amelyek tényleges bekövetkezése a leginkább megtörténhet.

A kockázatkezelés megindításához, ***a kockázati tényezők beazonosítását követően, el kell döntenünk, hogy az adott tényező bekövetkezésének mekkora a valószínűsége. Ha ugyanis ez nem ér el egy olyan mértéket, amely reálisan feltételezi a bekövetkezést, úgy az adott kockázati tényezővel nincs értelme foglalkozni.*** Ezt úgy kell felfogni, hogy nem megyünk ki minden nap a vasútállomásra, hogy megnézzük nem érkezett-e hozzánk valaki. Ezt csak akkor tesszük meg, ha ennek van egy adott nagyságrendű valószínűsége (például jelezték, hogy a hét valamelyik napján várható egy ilyen látogatás). Még abban az esetben is így járunk el, ha – elvileg – bármikor előfordulhat, hogy valamely ismerősünk, vagy rokonunk teljesen váratlanul betoppan.

A kockázatkezelés helyének, szerepének – fentiek szerinti – fogalmi alapvetéseinek tisztázását követően lehet ***meghatározni azt a folyamatot,***

amelyben a rendszer működése megvalósul, ami a következő alapelemekre épül.

- 1. Logikailag az első lépésnek a tervezési folyamatok végrehajtását kell tekinteni, mivel a tervezés az a munkafolyamat, amelynek során az elérni kívánt célok kockázatelemei egyáltalán láthatóvá, és beazonosíthatóvá válnak.** Különösen azért fontos ezzel foglalkoznunk, mert csak meghatározott tartalmi követelményeknek megfelelő tervek alapján lehet a kockázatokat előzetesen felmérni és így meghatározni kezelésük módját. ***A terv típusa és meghatározott követelmények szerinti tartalma tehát a belépő, a kockázatkezelési rendszerhez.***

A tervnek ugyanis teljesítenie kell egy elengedhetetlen kockázatelemzési feltételt: tartalmaznia kell azokat az információkat, amelyekből a kockázatok, azok hatásai és következményei, a hatások feltételkönyve és mindezek alapján kezelésük módszerei meghatározhatók. ***Elnagyolt, nem valós, vagy irreális adatokat tartalmazó, nem meghatározott technológiával összeállított, szakágilag és strukturálisan nem kellően tagolt tervek alkalmatlanok arra, hogy azok alapján kockázati tényezők kerülhessenek feltárássra.*** Az ilyen tervek nyomán beazonosított kockázati tényezők, vagy nem a valós folyamatokat fogják tükrözni, vagy olyan látszatkockázatokra fognak vonatkozni, amelyek kezelése a célok tekintetében teljességgel értelmetlen és felesleges.

A teljesség igénye nélkül, inkább csak a tervek minimálisan elvárt adattartalmainak szemléltetésére álljon itt ***néhány követelmény.*** A terveknek feladatalapúnak, naturális erőforrás és költségadatokat tartalmazónak, a katonai és a gazdasági követelmények szempontja priorizáltaknak, meghatározott, tárca szinten egységes szakfeladatokra bontottaknak kell lenniük úgy, hogy a tervezett költségek ugyanerre a szakfeladatrendszerre legyenek elszámolhatók. A szükségleteket normáknak, normatíváknak, de minimálisan részletes számvetéseknek kell alátámasztania bennük.

- 2. A kockázatkezelés következő logikai lépése, a tervekben megtestesülő folyamatok és célok kockázati elemeinek beazonosítása.**

Ezzel összefüggésben azt kell látni, hogy – bár a kockázat potenciálisan mindig létezik – azt mindig egy konkrét cél vagy eredmény vonatkozásában értelmezzük. Tehát ***a kockázatok beazonosítása során nem általában a kockázatokat, hanem konkrétan a terv adott céljához viszonyított kockázati elemeket vizsgáljuk.***

A fentiek alapján a beazonosítás *végül is nem jelent többet, mint annak felismerését és rögzítését, hogy van-e reális lehetőség arra, hogy a végrehajtás során az adott tervtétellel kapcsolatban olyan történések következzenek be, amelyek az előzetesen elgondolt céltól eltérő eredményt hoznak. Ha találtunk ilyet, akkor azonnal meg kell határozni annak bekövetkezési valószínűségét. Ettől függ ugyanis, hogy érdemes-e a továbbiakban az adott kockázattal foglalkozni.*

A bekövetkezési valószínűség matematikailag jól modellezhető, így célszerű, ha *az objektívítás erősítése érdekében az egyes kockázattípusokra valószínűségi skálákat dolgozunk ki. Az így előre kidolgozott skálák egymással jól összehasonlíthatók, amelyek eredményeként a különféle kockázattípusok bekövetkezési valószínűsége egységes elvek alapján ítéltető meg, így viszonylag egyértelműen eldönthető, hogy mely kockázatelemek érdemelnek további vizsgálatot és ügyintézés.*

- 3. Ha a tervezett folyamatok kockázati elemei beazonosításra, bekövetkezésük valószínűsége meghatározásra került, következő lépésként a valószínűségi skálák értékelése következik. Ennek tartalma, hogy a bekövetkezési valószínűség nagysága alapján osztályozni, rangsorolni kell azokat a kockázatok, amelyek hatásai az elhatározott célokra olyan méretűek, hogy annak lényegét, megvalósulásának alapvető tartalmát érinthetik.** Ez a folyamat egy lépésben kerül végrehajtásra az egyes kockázatok hatáselemzésével, mivel a kisebb, vagy nagyobb valószínűséggel bekövetkező kockázati tényezők olyan mértékben érdemelnek további kezelést, amilyen mértékben azok hatást gyakorolnak az elhatározott tervcélokra.

E folyamat elem gyakorlatilag egy elemzés sorozat, melynek kiindulópontja annak prognózis jellegű megállapítása, hogy a beazonosított kockázati tényezők az elhatározott célokban milyen változásokat idézhetnek elő. Az elemzés során meg kell határozni azt is, hogy a bekövetkehető eltérések pozitívan, negatívan, vagy indifferensen hatnak-e a célok megvalósulására, kezelhetők, vagy nem adnak lehetőséget beavatkozásra és ha ez a változat „*jön be*”, milyen „*menekülési utak*” jelölhetők ki. Fel lehet-e készülni a kockázati tényezők bekövetkezésének hatásaira, vagy már csak utólag lesz lehetőség „*kármentésre*”. Ugyancsak elemezni kell azt is, hogy milyen az egyes kockázati tényezők egymásrahatása, az egyes tényezők mennyiben generálnak újabbakat, erősítik, vagy gyengítik egymás hatását.

A hatáselemzés során tehát annak megítélése a feladat, hogy a tervektől való lehetséges eltérések, a pontatlan végrehajtás, az időbeli késedelem, a részleges, vagy teljes elmaradás milyen hatással lehet a terv más folyamataira, vagy a terv egésze céljainak elérésére, azaz, ezek a lehetséges eltérések mennyiben lehetnek kockázatosak. Ennek alapján történik meg a kockázatelemzés másik elemének a végrehajtása: a kockázatok prioritizálása. Ennek során – magában az elemzésben – a kockázatok okait izoláljuk, elkülönítjük a többi kockázat, többi okától, majd de-termináljuk az okokat és ennek alapján prognosztizáljuk azok hatásmechanizmusát.

Az elemzés eredményét egy mátrixban foglalhatjuk össze, amelyben az adott kockázat elhelyezésével az minősíthető és ítéltető meg, hogy a vizsgált kockázattal kell-e tovább foglalkoznunk.

A kockázatok elemzésének eredménye, a valószínűségek, azok prioritásának, illetve az aggregát kockázatok, hatáselemzett listájának elkészítése. Ennek ismeretében kezdetünk neki a kockázatok valódi kezeléséhez. Ebben a folyamatban az értékelési mátrix súlyozott értékei alapján prioritizáljuk a kockázatok, meghatározzuk azokat a kockázati értékeket, amelyek felett már a kockázatok további kezelést igényelnek, számba vesszük a kezelendő kockázatok meghatározó tényezőit, bekövetkezőségük feltételrendszerét, majd egy komplex elemzési folyamatban felmérjük, hogy a kockázatok feltételrendszerére milyen eszközökkel tudunk, milyen irányú hatást gyakorolni, végül ebből az eszközrendszerből kiválasztjuk és felépítjük a nem kívánt kockázati hatások befolyásolásának rendszerét. Ez egy olyan különféle kockázatváltozatokra kidolgozott készenléti rendszer lesz, amelynek aktiválására az adott kockázati tényező bekövetkezése adja meg a jelet.

4. A kockázatkezelés kiinduló pontja az azonosított, hatótényezőire bontott, hatásai szerint fontossági sorba rendezett, minősített kockázatlista.

Ennek elkészítését követően ismételtlen egy elemzési szakasz következik. Ebben a szakaszban az egyes tervcélok fontosságához, súlyához viszonyítva értékelni kell azt, hogy *milyen súlyozású kockázatok azok, amelyek további kezelésre kerülnek.*

Ebben a folyamatban a kockázatlistákra rákerülnek azok a szakaszolást jelző „*piros vonalak*”, amelyek azt mutatják meg, hogy adott kockázatkezelési feltételrendszer esetén melyek azok a kockázatok, amelyekkel a továbbiakban foglalkozni kell.

Az, hogy hová kerülnek azok a bizonyos piros vonalak, két dologtól függ. Egyrészt attól, hogy maga a kockázat milyen minősítést kapott a mátrixban, azaz, hogy a tervcélok elérésére az adott kockázati tényező mekkora és milyen hatókörű befolyást képes gyakorolni, illetve, hogy ez a hatás, döntően segíti, vagy akadályozza az adott cél elérését. Másrészt függ attól, hogy ***a kockázat kezelésére birtokunkban vannak-e a szükséges erőforrások, vagyis, hogy képesek lehetünk-e, adott esetben a szükséges kockázatkezelési lépések megtételére.*** E feltétel számbavétele általában elsikkad a kockázatkezelő rendszerekben, pedig hiába ismerjük fel a tengersok eszünkkel és sasokat is megszegyenítő éleslátásunkkal a céljainkat fenyegető kockázati tényezőket, ha nem tudunk – a szükséges anyagi, szellemi, vagy például humán erőforrások hiányában – a kivédésére semmit sem tenni. Akkor jó ***Kasszandraként***, lábhoz tett fegyverrel nézzük, hogy a kockázatok tüzén hogyan válnak füstté a legszebb terveink.

- 5. A szakaszolás befejezésével nagyjából tisztába kerültünk az-
al, hogy melyek azok a kockázatok, amelyekkel kell és tu-
dunk is a továbbiakban foglalkozni.*** A következő lépésként is-
mét egy ásónyommal mélyebbre ásunk és ***azt vizsgáljuk meg,
hogy a priorizált kockázatlistánkon szereplő és további munká-
latokra érdemesnek ítélt kockázatok, várhatóan milyen feltétel-
rendszerben, milyen meghatározó tényezők bekövetkezésével
fognak működésbe lépni.***

*A tényezőkre bontás a kockázatok hatásmechanizmusának feltér-
képezését jelenti, amely által feltárulnak azok a pontok, amelyek-
en keresztül a folyamatokba beavatkozva, azokat orientálni lehetünk képe-
sek.*

- 6. Innen már egyenes út vezet a következő logikai kockázatkeze-
lési szakaszhoz, amelyben arra kell módszereket kidolgozni,
hogy a kockázatokat meghatározó tényezőkre hogyan tudunk
hatást gyakorolni úgy, hogy a kívánt céltól való eltérés veszé-
lye (azaz a kockázat) megszűnjön. Ez a folyamat azonban nem
mindig és nem feltétlenül ezt a célt szolgálja. ***Abban az esetben,
ha a kockázat olyan jellegű, vagy méretű, hogy bármilyen tar-
talmú kezelésével nem szüntethető meg, akkor a kockázatkeze-
lésnek nem az eredeti tervcélokhoz való visszatérést kell erőltet-
nie, hanem azt, hogy a célok hogyan feleltethetők meg a
kivédhetetlen kockázati tényezők szabta új feltételeknek.******

A kockázatok hatótényezőihez való alkalmazkodás tehát a lehetséges alternatívák sorának kidolgozásával megy végbe. Ezt szép szakmai kifejezéssel úgy mondjuk, hogy a kockázatkezelés olyan opciók megalkotását jelenti, amelyek minden kockázati tényező kivédésére, megszüntetésére, vagy a hozzá való alkalmazkodásra kínálnak megoldásokat. Egy erősen változékony és bizonytalan környezetben, akár az egész terv lehet opciók egymással összekapcsolt sorozata, amelynek végrehajtása során mindig a feltételek szabta legcélszerűbb megoldások útján jutunk el a kívánt célokig.

Ennek során számba kell venni a megjelenő kockázatokat, azok hatásait és a lehetőségeink határain belül megtehető ellenlépéseket, majd meg kell vizsgálni mindezek ellenkezőjét is, ugyanezzel a módszerrel. Majd minden vizsgálat, minden tényezője figyelembevételével, opciók sorát kell kidolgozni, amelyek kivétel nélkül minden kockázati tényezőre és azok ellenkezőjére is valamilyen megoldási alternatívát kínálnak. Az sem baj, ha ezek az opciók némelyike egymásnak ellentmond, vagy esetleg kizárja egymást. Azaz egyetlen opciót sem szabad gondolati konstrukciók alapján elvetni, mivel a jövő várható folyamataiban szinte egyetlen tényező sem konstans, így bármely opció lehet megoldási alternatíva.

Az így kialakult terv, olyan, egyébként számításokkal megalapozott, csak feltételeiben változó opciók sora, amelyből a végrehajtás során, a tényleges feltételek valóságossá válásával, Legó szerűen felépíthető egy reálisan végrehajtható terv.

Ez egyben meghatározza a kockázatelemzés és kezelés helyét is a hierarchiában. Ennek ma a tárca felső szintű tervező szervezeteinél van a helye.

- 7. Gyakorlatilag az opciók kidolgozásával befejeződik, a szigorúan vett kockázatkezelés folyamata. Innen a stafétabotot a döntés, majd a végrehajtás, a kockázatkezelésben pedig a kontrolling veszi át.**

E folyamatban a kontrolling szerepe, hogy megfigyelve a megvalósulás tényezőit, indikálja a tervektől való esetleges eltéréseket és ezzel mintegy aktiválja a kockázatelemzés során előre kidolgozott kockázatkezelési folyamatok közül mindazokat, amelyek a tényleges történések keretében, a leginkább szolgálják az elhatározott célok elérését.

Mindez azt is jelenti, hogy a kontrolling és a kockázatkezelés egymással összekapcsolt folyamatok, amelyben a kockázatelemzés és keze-

lés a tervezés időszakának kockázat menedzsmentje, míg a kontrolling a végrehajtás kockázatkezelése.

- 8. Összegzőképpen azt kell megállapítanunk, hogy az elmúlt évek katonai költségvetési restriktója elengedhetlenné tette és egyben fel is értékelte a kockázatelemzés és kezelés folyamatait.** Ezáltal a vezetői döntéstámogatás egy olyan elemmel bővíthet, amely lehetővé teszi a tervcélok különféle megvalósítási útjainak feltérképezését és preventív jelzőrendszerként lehetőséget teremt a veszteségek elkerülését, vagy minimalizálását célzó korrekciós döntések meghozatalára. Ezzel nem csak a tervek fognak szilárdabb talajon állni, hanem a végrehajtás felső vezetői kontrollja is megvalósulhat azzal, hogy pontos képet kapnak a döntéshozók arról, hogy egy-egy döntésük milyen bizonytalansági tényezőket hordoz, vagy másképp szólva, milyen kockázatokkal jár. *A kockázatok előre becslése megteremti azt a szabadságot, hogy a végrehajtás során bekövetkező kedvezőtlen tendenciák ne hathassanak a meglepetés útító erejével és az azokra történő reakció ne legyen rögtönzések átgondolatlan sorozata.* Erre egy felkészült csapat előzetesen, minden lehetséges bizonytalansági változatra kidolgozott stratégiája nyújthat megfelelő védelmet.

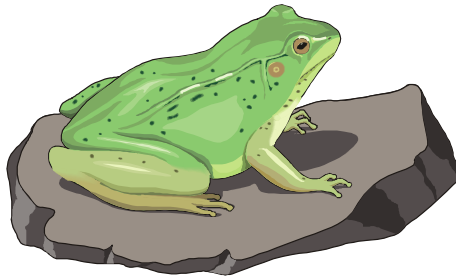
A kockázatkezelés célja nem a kockázatos döntések elkerülése, hanem, hogy előre felkészüljünk a várhatóan bekövetkezőkre, hogy legyen módszerünk és előkészített eszközrendszerünk a nem kívánt folyamatok kezelésére, hogy azok ne pusztítóan borítsák fel a terveinket. Szóval, hogy a baj, ha már elkerülhetetlen, legalább ne érjen bennünket felkészületlenül.

Ebből következően lényege a korábbi tapasztalatokon alapuló, szakmai elemzés és annak következtetései figyelembevételével a kockázati tényezők ellensúlyozására opciók sorának kidolgozása.

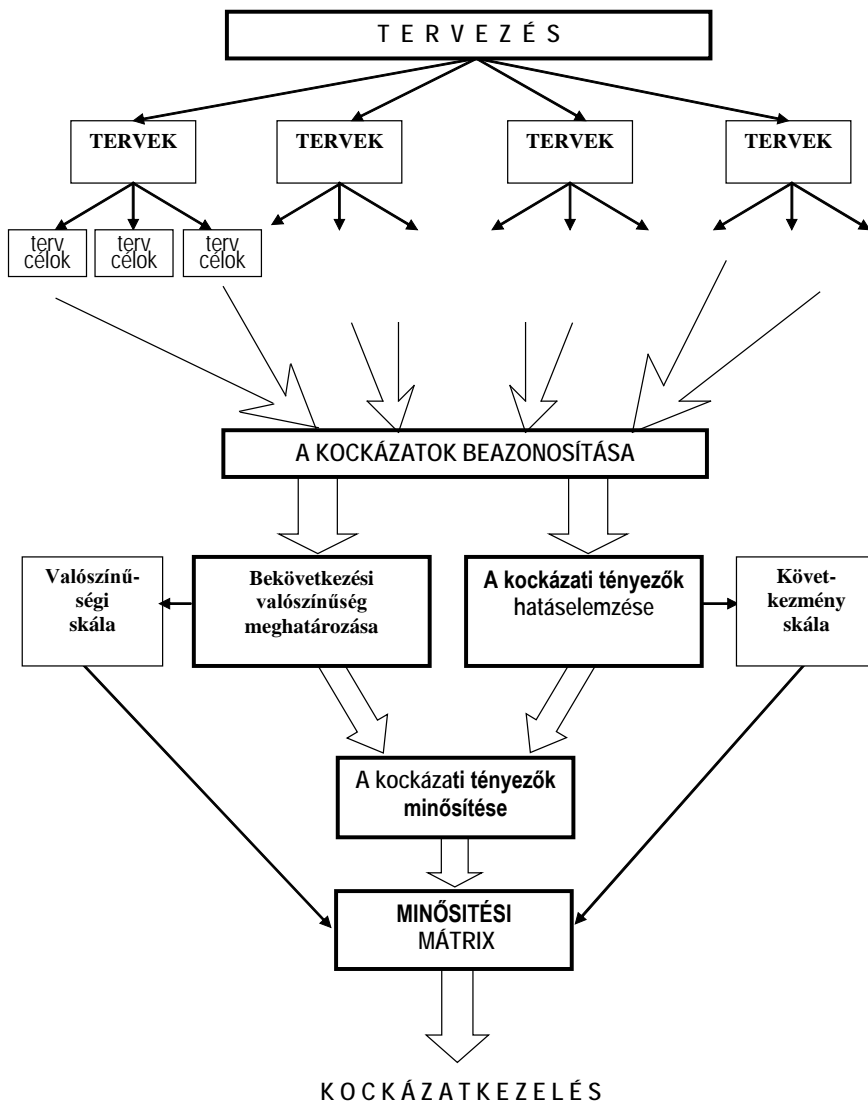
Kétségtelen, hogy ez a munka is, mint minden új folyamat – főleg a rendszer felállításának időszakában – többletmunkával, ezért számos ellenérzéssel feleslegességének hangoztatásával fog találkozni, vagy olyan helyesléssel, amely annyi „de”-vel van körülbástyázva, ami megöli a gyakorlati megvalósítást. *A többletmunka, a szakmai hozzáértés és begyakorlás megszerzésének igényéből származó plusz erőfeszítések, a korábbi megszokott folyamatoktól való eltérés szükséglete, adott esetben a kudarc lehetősége, de minimum a kezdeti tévutak és bukdácsolás mind igaz. Ezzel szemben azonban a helyzet bonyolultsága, a nehezen kiszá-*

*mítható tényezők megszorodása, a téves döntések minden nagy ter-
vünket rombadöntő hatása, és a katonai költségvetés védeltségének
mélypontra zuhanása ugyancsak nem tagadható igazság. Ezekkel
szemben a kockázatkezelés nem titkos csodaszer, hanem olyan szakmai
technika, amellyel a fenti negatív tendenciák legalább előre kiszámítha-
túan kezelhetők.*

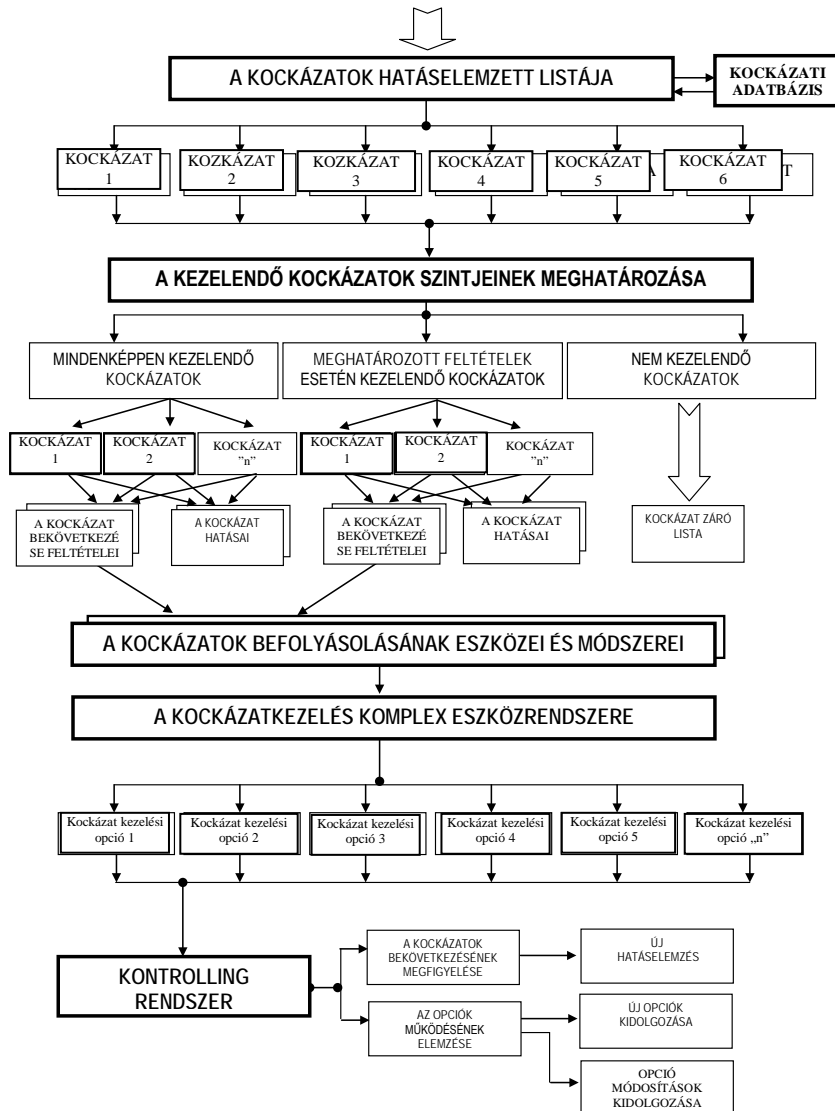
*Motto: A mocsár lecsapolásához nem
a békák véleményét kell kikérni!*



A KOCKÁZATELEMZÉS FOLYAMATRENDJE



KOCKÁZATELEMZÉS



A MAGYAR HONVÉDSÉG KÖZLEKEDÉSI SZOLGÁLAT FELADATRENDSZERÉNEK ÁTALAKULÁSA A NATO TAGSÁG KÖVETKEZTÉBEN

I. RÉSZ.

(A Katonai Logisztika 2004. évi pályázatán első díjat nyert tanulmány rövidített, szerkesztett változata).

Szerkesztőség

Szarvas László¹

BEVEZETÉS

A XX. és a XXI. század fordulóján történelmi jelentőségű társadalmi változások zajlottak le a világban. Habár azt a benne élő ember a mindennapok nehézségei között nehezen érzékeli, a közelmúlt eseményei közül minden bizonnyal több fog a történelemkönyvek lapjaira kerülni az utókor értékelése szerint.

A társadalmi berendezkedés kommunista modellje kudarcot vallott és ezzel nagyszabású társadalmi változásokat idézett elő szerte a világban. A szocialista országok gazdasági és katonai szövetségei – a **Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsa** és a **Varsói Szerződés (VSZ)** – felszámolásra kerültek, az egykori tagországok többsége a kapitalista társadalmi berendezkedés irányába fordult. Ez a folyamat azonban számos országban hatalmas társadalmi feszültséget, illetve konfliktust idézett elő. A megszűnő kétpólusú világrendszer következtében létrejött biztonságpolitikai vákuum több ország szétesését, nemzeti és etnikai villongásokat, illetve polgárháborút idézett elő, még az addig konszolidáltak tekintett Európában is.

Ez a folyamat természetesen érintette hazánkat is, hiszen Magyarország is a társadalmi-gazdasági rendszer átalakítását választotta. Az említett szocialista gazdasági és katonai szövetségek megszűnte után ha-

¹ Szarvas László mk. ezredes, MH Közlekedési Szolgálat főnök.

zánk – rövid függetlenségi eufória és hezitálás után - felismerte, hogy az ország biztonsága csak nagyobb gazdasági, illetve katonai szövetség keretein belül garantálható. ***Ezért aztán a Magyar Köztársaság – több más egykori szocialista országhoz hasonlóan – az Észak-Atlanti Szerződés Szervezetéhez (NATO) és az Európai Unióhoz (EU) való csatlakozást tűzte ki középtávú céljául annak érdekében, hogy biztosítsa az ország biztonságát, társadalmi és gazdasági fejlődését.***

A kitűzött cél elérése érdekében és a gazdasági nehézségek kényszerítő hatása nyomán felgyorsult a társadalom – és benne a **Magyar Honvédség** – illetve a **gazdaság** átalakítása a felvételi kritériumokhoz való igazodás jegyében.

A NATO-hoz történő csatlakozásra került előbb sor, de ez a folyamat korántsem volt nehézségektől mentes. A VSZ megszűnte után maga a NATO is egyfajta identitási válságba került, nem kis fejtörést okozott a stratégiáknak, a katonai és politikai szervezet jövőjének, elkövetkező feladatainak a meghatározása. Amikor ez megtörtént újabb problémát okozott az egykori szembenálló szövetség egyes tagországai belépési igényeinek a kezelése. Meghirdetésre került a „**Partnerség a békéért**” (Partnership for Peace-PfP) program, amely a csatlakozni kívánó országok számára egyfajta előszobaként, a NATO-val csak együttműködni akaró államok részére az együttműködés kereteit megszabó egyezményként szolgált.

A program megindulása után az átalakuló és kibővítés előtt álló katonai szövetség olyan feladattal találta magát szembe, melyre korábbi működése során nem volt példa. A korábban taglalt társadalmi, politikai, gazdasági és nem utolsósorban etnikai feszültségek a délszláv térségben polgárháborúba, etnikai tisztogatásba torkolltak. Az ENSZ felkérése nyomán a NATO volt az a szervezet, amely **1995-ben Bosznia-Hercegovinában, majd 1999-ben Koszovóban** – történetében először a tagországok területén kívül – békefenntartó műveletbe kezdett.

Ezek a válságok több szempontból is nagy hatással voltak hazánk biztonságpolitikájára. Egyrészt, mivel sokszor közvetlen határaink mellett – néha azokat át is lépve – zajlottak a harci cselekmények, hazánk elemi érdeke volt a feszültség csillapítása a térségben, ezért a magyar kormány elhatározta, hogy minden segítséget megad a válság rendezése érdekében a Szövetségnek. Ezért a felvonuló szövetséges csapatok rendelkezésre bocsátotta hazánk területét, katonai bázisait, **Befogadó Nemzeti Támogatást** nyújtva részükre. Másrészt pedig, bár a béke kikényszerítése felé tett lépésekben (pl. az 1999-es szerbiai bombázásokban) – szomszéd államokról lévén szó - katonai erővel nem vett részt, azonban a béke fenn-

tartásában már jelentős létszámú **kontingensekkel** képviseltette és a mai napig képviselteti magát az említett műveleti helyszíneken.

A NATO – és benne ekkor már teljes jogú tagként hazánk - értékelve az új biztonságpolitikai környezet jellemzőit, leszűrve a végrehajtott műveletek tapasztalatait, az 1999 évi washingtoni csúcsertekezleten új stratégiai koncepciót fogalmazott meg. A Szövetség védelme mellett előtérbe kerültek a felelősségi területen kívüli válságkezelő műveletek és az ezek végrehajtásához szükséges **gyorsan bevethető, mobil** és a világ bármely részére telepíthető erők, képességek kialakítása a Szövetségen belül.

Hazánknak, mint a katonai szövetség tagjának szintén ilyen irányba szükséges átalakítani a hadsereget, képessé téve azt a kollektív védelemhez való hozzájáruláson túlmenően, az új típusú szövetséges műveletekben való részvételre is.

Ezen túlmenően, a NATO feladatok mellett több olyan katonai feladat is előtérbe került az elmúlt években, melyek szintén megbízható, jól felkészült, motivált haderő megteremtését feltételezik. Ilyenek lehetnek a politikai megfontolásból adódóan nem NATO kötelékben végrehajtott egyéb nemzetközi műveletek, melynek egyik példája az iraki válságkezelés, vagy az Európai Unió tagjaként az EU katonai műveleteiben való részvétel is.

Egészen röviden ezek azok a társadalmi és biztonságpolitikai változások, amelyek meghatározták *Magyarország Nemzeti Biztonsági Stratégiájának*, illetve *Nemzeti Katonai Stratégiájának* változásait az elmúlt másfél évtizedben. A változások természetesen nagy hatással voltak a **Magyar Honvédségre (MH)** és azon belül a **Közlekedési Szolgálatra** is. A VSZ megszűnése; a folyamatos haderő-átalakítás; a NATO-val való együttműködés, majd a tagság; a Szövetség új típusú feladatainak a végrehajtáshoz szükséges képességeknek a kialakítása; az egyéb nemzetközi műveletek felbukkanása, valamint az EU integráció mind-mind olyan kihívásokat támasztottak az MH és benne a Közlekedési Szolgálat irányába, melyek a *korábbi feladatrendszerből merőben eltérőek* voltak. Az új típusú kihívásoknak való megfelelés a feladatrendszer és a szervezet átalakítását, valamint új eljárásokat, megoldásokat kívánt meg a Közlekedési Szolgálat tagjaitól, megváltoztatva egyúttal a szemléletmódot is a Szolgálaton belül.

*Tanulmányomban a Magyar Honvédség Közlekedési Szolgálatának szemszögéből vizsgálva mutatom be ezt az átalakulási folyamatot. A szervezeti, gondolkodásbeli megújulás nehézségeinek érzékeltetése érdekében szükségesnek tartom bemutatni a **Közlekedési Szolgálat** rövid történetét. Hiszem, hogy a megalakulás és a szervezeti fejlődés hátterének megismerése nélkül nem lehet objektívan megítélni a tanulmány témájául szolgáló feladatrendszer-átalakulás gondjait, problémáit! Bemutatom természetesen azokat a meghatározó NATO dokumentumokat, követelményeket is, melyek a Szövetség tagjaként iránymutatást szabnak a képességek és a feladatok átalakítása terén. **Munkámban azonban a fő hangsúlyt a jövő kihívásaira teszem.** Szeretném azt is felvillantani, hogy a közeljövőben milyen feladatokra és együttműködésre kell felkészülnie az MH Közlekedési Szolgálatának, illetve ahhoz milyen képességekkel kell rendelkeznie.*

*Munkám során elsősorban korábbi tapasztalataimra, dolgozataimra és előadásaimra, valamint a vonatkozó NATO dokumentumokra támaszkodtam. Emellett az MH Közlekedési Szolgálat múltjának bemutatásához sok segítséget kaptam a **Dr. Németh Ernő nyá. ezredes** és **Dr. Horváth Attila alezredes** a témához kapcsolódó kutatásaiból és publikációiból. A logisztikai rendszer értékeléséhez és az átalakulás irányainak bemutatásához felhasználtam az e témában a **védelmi felülvizsgálat** során keletkezett anyagokat.*

1. FEJEZET

A magyar katonai közlekedési szolgálat megalakulása és rövid története

*A gazdasági javak (legyenek azok akár fogyasztási, akár termelési javak) használati értékét jelentős mértékben meghatározza, hogy azok a felhasználásra tervezett helyen a megadott időben, a szükséges mennyiségben és összetételben rendelkezésre állnak, vagy sem. Ez a megállapítás fokozott mértékben kifejezésre jut a háborúban, amikor kiemelt jelentősége van annak, hogy a kitűzött cél megvalósulásához szükséges eszközök, anyagok és felszerelések kellő időben azon a helyen legyenek, ahol a felhasználás szempontjából a legnagyobb szükség van rájuk. **Ezt a célt szolgálja a közlekedés.** A közlekedés döntő szerepet játszott a történelmi múlt háborúiban is, de különös jelentősége az első világháborúban domborodott ki a legjobban.*

A vasút feltalálása az emberiség haladásának egyik legfontosabb határköve volt. Társadalomformáló szerepe hamar megmutatkozott a gazdasági (ipari, kereskedelmi stb.), valamint a kulturális élet, nemkülönben a hadászat területén is.

A századfordulón tömeghadseregekkel rendelkező európai nagyhatalmak, így az **Osztrák-Magyar Monarchia (OMM)** hadvezetése is egy esetleges háborús felvonulási, majd a háború alatti utánpótlási és egyéb szállítások lebonyolítása szempontjából a vasútnak különösen nagy jelentőséget tulajdonított.

A vasúti hálózat katonai célokra történő igénybevételének tervezéséhez, a katonai vasúti szállítások irányítására lettek létrehozva a Monarchia katonai vasúti szervei (hatóságai). Feladataik felölelték az összes teendőket, amelyek békében biztosították a katonaság részére szükséges szállításokat, előkészítették a háború esetére előre megtervezhető szállításokat és felkészültek az ezen túlmenő szállítási követelmények végrehajtására is.

Az első világháború befejezésének időszakában a Bécsből hazarendelt magyar közlekedési tisztek csoportjából 1918. november 01-jén **Julíer Ferenc v.k.t. (vezérkari törzsbeli) alezredes** vezetésével megalakult az önálló **Magyar Központi Szállításvezetőség**. A trianoni békeszerződés katonai rendelkezései Magyarország számára mindössze egy 35 000 fős, önkéntes alapon feltölthető hadsereg hadrendben tartását engedélyezték. A mozgósítás előkészítését, illetve a mozgósítás tervezésére és vezetésére alkalmas szervezet működését is megtiltották a győztes hatalmak. A békediktátum értelmében a közlekedési vállalatok szállítóeszközeit sem lehetett katonai célra igénybe venni. Magyarország a szigorú békefeltételeket kijátszva már az 1920-as évek első felében rejtett fegyverkezésbe kezdett. A **Magyar Királyi Honvédség** szervezési rendszerében a **szállító (közlekedési) szolgálat** kiemelt szerepet kapott.

A Magyar Királyi Honvédség megalakulásától a szervezet 1945-ös felbomlásáig a szállító (közlekedési) szolgálat két fő részre tagozódott:

- Katonai vasúti hatóságok és alakulatok.
- Vonatszolgálat.

A katonai vasúti hatóságok és alakulatok feladata a vasúti szállítások előkészítése, megszervezése és irányítása volt. A vonatszolgálat szervezetei (utánszállító oszlopok és gépkocsi oszlopok) a mozgósított kato-

nai szervezetek parancsnokságainak alárendeltségébe tartoztak, feladatuk a hadműveleti területen az utánszállítás lebonyolítása volt.

A két világháború közötti magyar katonai stratégia egy **Csehszlovákia** vagy **Jugoszlávia** elleni megelőző támadásra épült. Ebben a gyors mozgósítás, felvonulás és hadműveleti szétbontakozás kulcsszerepet kapott. Így a katonai vasúti hatóságok és alakulatok szerepe felértékelődött, a gyors felvonulás volt az egyetlen eszköz, amellyel a szomszédos kivant országok nyomasztó katonai fölényét ellensúlyozni lehetett. Ezért aztán a *katonai közlekedésben* továbbra is a *vasúti szállításé* maradt a vezető szerep.

A közlekedési problémák és kérdések komolyan vételének köszönhetően a területgyarapítások időszakában a szállító (közlekedési) szolgálat tulajdonképpen nagyobb fennakadások nélkül szervezte a katonai vasúti tömegforgalmat. Különösen az 1940-es év teljesítménye emelkedik ki, hiszen ebben az évben a román határ térségébe felvonult a teljes magyar haderő (több mint 500 000 katona), majd az év második felében a Magyar Királyi Honvédség átszervezésével kapcsolatos szállítások mellett a tömeges **német** katonai vasúti szállítások is komoly feladatot jelentettek. *A közlekedési szolgálat fontosságát jelzi az a tény is, hogy a szolgálat az ország háborúba lépése előtt, már 1940 májusában áttért a háborús működési rendre.* A Szovjetunió elleni hadba lépés után a hadműveleti területen a magyar szállítások irányítását a német katonai vasúti hatóságok vették át. Az együttműködést magyar részről összekötő tisztek szervezték, a magyar érdekek érvényesítését a hadászati helyzet és a gyér vasúti hálózat miatt nem lehetett biztosítani. Az ország hadszíntérré válása után a vasúti közlekedés „szükségszerű” feltételeit a sorozatos légitámadások ellenére sikerült biztosítani. Az ország vasúti közlekedése gyakorlatilag a visszavonuló német csapatok rongálása és a szárazföldi harcok következtében bénult meg teljesen.

1944. december 21-én Debrecenben megalakult az Ideiglenes Nemzetgyűlés és a koalíciós alapon létrejött Ideiglenes Kormány december 28-án hadat üzent Németországnak. A szovjet katonai vezetés kérésére létrehozott **1. magyar vasútépítő hadosztály** és a **3. vasútépítő dandár** a **2. Ukrán Front** utánpótlási vonalait állította helyre. Az 1945. január 20-án Moszkvában aláírt **Fegyverszüneti Egyezményben** Magyarország hivatalosan is elkötelezte magát a katonai vasútépítő szervezetek felállítására. A vasútépítő alakulatok 1945 nyarától kezdődően a közlekedési tárca tervei alapján vettek részt a magyarországi vasúthálózat helyreállításában 1945 októberéig, amikor átadták őket a **műszaki hadosztálynak**. A helyreállítási munkálatokra azért volt szükség, mert az ország

közlekedési rendszerében súlyos károk keletkeztek, melyek a becsült összkárnak mintegy 17%-át tették ki. A magyar vasúti hálózat helyreállítása a szovjet katonai érdekek szolgálata mellett az ország újjáépítésének is az előfeltételévé vált.

Az ország katonai megszállása miatt a közlekedési szolgálat szervezeti kialakítására a forgalom feltételeinek megteremtését követően nyílt lehetőség. **1945 őszén az alábbi szervezeteket alakították meg:**

- HM Műszaki és Szállítási Osztály, amely a szolgálat központi irányítási tagozatává vált.
- Vasúti belépő és étkező állomások, állandó alkalmazásukra és működésükre a külföldről hazatérő magyar hadifoglyok beléptetése és ellátása miatt volt szükség.
- A Vasútbiztosító őrszázlőalj, majd 1946-tól ezred rendszeresítése, illetve felállítása a háború utáni rossz közbiztonsági helyzet miatt vált szükségessé. Az alakulat feladata volt az őrzés-védelem ellátása a rakodások és szállítások alatt, valamint a pálya és üzemi be rendezések védelme a szabotázs akcióktól.
- A pályaudvar parancsnokságokat a kijelölt pályaudvarokon és vasúti csomópontokon felállított katonai vasúti hatóságok alkoták.

Ebben az időszakban komoly hadsereg fejlesztésre nem kerülhetett sor, mert az ország gazdasági és politikai helyzete ezt nem tette lehetővé és a háborút lezáró békeszerződést is csak 1947-ben írták alá. 1948, a Magyar Dolgozók Pártja hatalomátvétele után megkezdődött az intenzív hadseregfejlesztés időszaka és egyre inkább a szovjet hatás jutott érvényre az elméleti és technikai fejlesztésben. 1948-ban a **Honvéd Vezérkaron (HVK)** belül megalakult az **Önálló Közlekedési Osztály**. A területi katonai vasúti hatóságok ismételten a **MÁV Igazgatóságok** székhelyén kezdték meg a működésüket, **Vasútvonal Parancsnokság** elnevezéssel.

1949 augusztus 1-én újabb átszervezés történt, a közlekedési szolgálat vezető szerve a **HM Anyagi Főcsoportfőnökség** jogutódja, a **Honvéd Hadtápszolgálat Főnökség** alárendeltségébe került és annak **7. közlekedési osztályát** alkotta.

1951. május 1-vel a közlekedési szolgálat ismételten a Vezérkar alárendeltségébe került, ezen a napon a területi szerveknél is változás állt be,

a vasútvonal parancsnokságok a **Vasút-igazgatósági Katonai Szállítás-vezetőség (VKSZV)** elnevezést kapták.

A vezető szervek átszervezése után 1951. május 02-án felállításra kerültek az alábbi katonai vasúti és gépkocsi-szállító szervezetek:

- Gépesített lövészhadosztály közvetlen gépkocsi-szállító századok.
- Hadtest, páncélos hadosztály szállítózászlóalj.
- Hadsereg közvetlen üzemanyag szállítószázad.
- Hadsereg gépkocsi-szállító zászlóalj.
- Légierő gépkocsi-szállító zászlóalj.
- Közúti hídépítő zászlóalj.
- Forgalmirányító zászlóalj.
- Közúti útépítő zászlóalj.
- Vasúti dandárparancsnokság (alárendeltségében 1 vasúti pályahelyreállító- és 1 hídépítő zászlóalj, 1 vízállomás helyreállító- és híradás helyreállító század).
- Kórházvonatok.
- Vasúti- hajózási étkező állomások.
- Hajózási Igazgatósági Szállításvezetőség,
- A vasútállomás katonai parancsnokságok (VKP-k) a pályaudvar parancsnokságok helyett.

A képzés rendszerében pozitív változást, hozott, hogy 1953-ban a Zalka Máté Híradó Tisztiskolán beindult a közlekedési tisztek képzése.

Az 1956-os magyarországi események következményei alapján a **Magyar Néphadseregben (MN)** végrehajtott nagyarányú létszámcsökkentés szükségessé tette a katonai közlekedési szolgálat átszervezését is. Az akkori HM vezetés úgy ítélte meg a katonai közlekedési szolgálat helyét és szerepét, hogy az **MNVK Önálló Katonai Közlekedési Osztályt**, mint minisztériumi szervezet mentesíteni kell a területi közlekedési szervek közvetlen irányítási feladatai alól és az osztály erejét a hadseregszintű, valamint a Varsói Szerződés tagországai közötti katonai szállítások terve-

zésére és **HM-KPM**² szintű közlekedésbiztosítási kérdésekre kell összpontosítani. Ebből a vezérlő elvből kiindulva került megalakításra az **MNVK Önálló Katonai Közlekedési Osztályvezető** közvetlen alárendeltségében új szervezetként a **MN Központi Katonai Szállításvezetőség (KKSZV)**, amely átvette az **MNVK Önálló Katonai Közlekedési Osztálytól** az **MN 1-6. Vasút-igazgatósági Katonai Szállításvezetőségek (VKSZV-k)** közvetlen irányítását és tevékenységük ellenőrzését.

Az MN Központi Katonai Szállításvezetőség feladatkörébe tartozott:

- Az MN csapatai, a haditechnikai anyagok és eszközök vasúti és vízi szállításainak tervezése, a végrehajtás megszervezése és ellenőrzése;
- A szállítási tervfeladatok összeállítása és lebontása a területi végrehajtó szervek (VKSZV-k) részére;
- A meghatározott harckészültségi, mozgósítási és kiképzési feladatok végrehajtása;
- A Magyar Népköztársaság közlekedési hálózata közlekedésműszaki és forgalmi adatainak nyilvántartása, az MNVK Önálló Katonai Közlekedési Osztály által meghatározottak szerint, a katonai igények érvényesítése a polgári közlekedési szervek által tervezett közlekedési utak és létesítmények kivitelezésénél.

1963. szeptember 01-vel az MNVK Önálló Katonai Közlekedési Osztály alárendelt szervezeteivel együtt az **MN Hadtáp Főnökség (MNHF)** alárendeltségébe került. *Ez egyúttal új feladatok megjelenését is jelentette:* a közlekedés fejlődése, a motorizáció gyorsulása következtében a közlekedésbiztosításon belül meglévő vasút-centrikusságot fel kellett oldani. A vasúti szállítások és a vasutak műszaki és technikai biztosítása mellett a katonai közlekedési szolgálatnak egyik fő erőforrását a gépkocsi szállítások szervezésének segítésére és a hadműveletek, illetve a különböző – hadsereg, front – hadtáptagozatok közötti biztosítása megszervezésére kellett fordítania.

Ebben az időszakban alakult ki fokozatosan a közlekedési ágak előnyeit kihasználó komplex szállításszervezés és végrehajtás MN szintű

² Közlekedés-és Postaügyi Minisztérium.

rendszere. A vasúti szállítás dominanciája továbbra is fennmaradt, de a rövid távolságú katonai szállítások *közútra* terelődtek, mivel ezen a távon³ a közúti szállítások „*háztól-házig*” gazdaságosabbnak bizonyultak. Az MN KKSZV évente 590-960 katonavonat tervezését és a rakodás, szállítás végrehajtásának irányítását végezte el.

1973 egy újabb fontos dátum az akkori MN Közlekedési Szolgálat életében. Újabb átszervezésre került sor az alábbi célok érdekében:

- Az MN és szövetséges csapatok szállításainak gazdaságosabb és hatékonyabb tervezése és szervezése;
- A szárazföldi csapatok hadműveleti szintű közlekedési és szállítási igényeinek kielégítéséhez szükséges kapacitások növelése;
- A Közlekedési Szolgálat vasút-orientáltságának további oldása;
- A végrehajtó szervezetek önállóságának növelése.

Az MNHF Önálló Közlekedési és Szállítási Osztályból megalakult az **MN Közlekedési Szolgálatfőnökség** és alárendeltségében az MN KKSZV jelentős átalakításával 1973. május 1-én – a **hadtáp ellátó központok** létrehozásával egyidőben – az **MN Közlekedési Központ**, majd még az év szeptemberében ez utóbbi szervezetet átnevezve az **MN Katonai Szállítási Főigazgatóság (MN KSZFI)**.

Az átszervezés következtében a katonai közlekedési szervezetek számos új feladatot és a végrehajtáshoz nagyszámú alárendeltet vettek át más katonai szervezetektől. ***Az új feladatok az alábbiakban foglalhatóak össze:***

- Az MN vasúti, közúti, vízi és légi szállításainak tervezése, a végrehajtás irányítása és ellenőrzése;
- Az alárendelt és „M” felkészítésre utalt közlekedési szervek és csapatok irányítása, tevékenységük ellenőrzése és működési feltételeik biztosítása;
- A szállítmányok kísérésének, őrzés-védelmének megszervezése;

³ Az MNHF 07/1965 számú utasítása elrendelte a gazdaságtalan szállítások megszüntetését. A katonai csapatszállítások 100 km, a lánctalpas járművek 30 km, anyagszállítások 50 km alatti távolságra vasúton nem kerülhettek végrehajtásra.

- MN szintű lánctalpas utak kialakításával és fenntartásával, valamint a túlsúlyos katonai járművek részére útvonalengedély kiadással kapcsolatos ügyek bonyolítása;
- A katonai közlekedési szakanyagok és szaktechnikai eszközök fejlesztése, a rendszeresítés előkészítése, beszerzése, tárolása, elosztása és javítása, valamint a készletek nyilvántartása;
- A szállításokkal kapcsolatos anyagmozgatási és rakodás-gépesítési feladatok végzése;
- A katonai közlekedési számviteli feladatok végrehajtása.

Megkezdődött az MN Közlekedési Szolgálatának a 80-as évek végéig tartó nagyszabású mennyiségi és minőségi fejlődése.

Bár a vasúti szállítások mennyisége nem csökkent, átszervezésre került a békében is működő területi vasúti végrehajtó szervezetek rendszere: a VKP-k száma radikálisan csökkent, ugyanakkor a VKSZV-kből megalakuló MN 1.-6. Katonai Szállítási Igazgatóságok (KSZI) létszáma nőtt. Légikikötő Katonai Parancsnokság jött létre, majd 1979-ben 1-1 gépkocsiszállító és szállítmánykísérő zászlóalj került az MN KSZFI alárendeltségébe, illetve felkészítésre 9 db gépkocsiszállító zászlóalj „M” törzs. 1983-ban újabb 14 katonai szervezet – „M” szállítózászlóaljak, Berakó illetve Átrakó Körzet Katonai Parancsnokságok, Repülőtéri, illetve Hajózási Katonai Szállításvezetőségek, Hadtáp Technikai Javító Üzemek és a Közlekedési Anyagraktár (KÖAR) – került az MN KSZFI irányítása alá. Ugyancsak az MN KSZFI készítette fel a vasúti dandár és a közúti komendáns dandár „M” törzseit.

Egy kézbe kerültek az MN szállításai, kialakításra kerülhetett egy korszerű szállítási rendszer, melynek célja a hatékonyság és a gazdaságosság volt. A szállítási hitelek nagy része is a szállítást tervező és szervező MN KSZFI-hez került, érdekeltté téve a szakembereket a gazdaságosság növelésében. A kialakított szállítási rendszer ötvözte a vasúti és közúti szállítás előnyeit, lehetőséget teremtett a központi közlekedési szervezetek részére az egyik szállítási módról a másikra való átterelésre, korszerű szállítási módszerek (konténeres, kapcsolt szállítások és járatok) alkalmazására és az MN egészét átfogó *diszpécserirányítás* kialakítására. A gazdaságossági elemzések alapján a közlekedési szakemberek választhattak a szállítási igény kielégítésekor az alakulatok saját vagy a központi szállító zászlóalj, valamint most már a *civil szféra* korszerű,

nagyteherbírású közúti szállítóeszközei, illetve a vasúti szállítás között. Egy kísérleti időszak után leszabályozásra kerültek az addig csak helyi szinten, különböző módon rendezett helyőrségen kívüli és a budapesti helyőrségi közúti szállítások⁴.

A rendszer alkalmazásával évről-évre jelentős megtakarítások realizálódtak MN szinten és 1985-re a korábbi 85%-ról 55 %-ra csökkent a vasúti szállítás aránya az MN KSZFI-hez érkezett szállítási igények teljesítése során. **Radikálisan nőtt a fejlesztésre fordítható költségvetés nagysága.** Felgyorsult a közlekedési szakanyagok és szaktechnikai eszközök fejlesztése, beszerzése. Az MN Közlekedési Szolgálat a hetvenes évek végén már 800 db rakodógéppel, 2700 db anyagmozgató kisgéppel és eszközzel, valamint 120 000 db egységtrakomány képző eszközzel rendelkezett. 1985-re az MN motoros emelővillás targonca, az elektromos szállító targonca, az önrakodó daru és a konténerszállító-rakodó szükséglete teljesen ki lett elégítve. A központi szállítózászlóaljnál több mint, 20 db korszerű konténerszállító-rakodó gépkocsi működött ekkor. Az MN KÖAR létrejöttével (1983) megteremtődött a szakanyag-gazdálkodás készletgazdálkodási, tárolási, technikai kiszolgálási, javítási stb. feltétele is.

Nagyszabású közlekedésműszaki beruházásokra is sor került ebben az időszakban. Honvédségi iparvágányok és rakodók épültek Hetényegyházán, Felcsúton, Keszthely mellett, Nagyatádon, Zalaegerszegen, Lentiben és Győrszentivánban. Bővítésre, felújításra kerültek az iparvágányok Táborfalván, Budapesten a Zách utcában és Kalocsán. Számos helyőrségben kerültek kialakításra, bővítésre a szilárd burkolatú utak. 800 km-es hosszban kerültek kijelölésre lánctalpas utak és azokon évente 5-8 db közúti és vasúti szintbeni (vagy mint Gyulafirátóton eltérő szintű) kereszteződés-átjáró került kiépítésre.

1987-től kezdődően az ország gazdasági helyzetéből, az MN támogatásának csökkenéséből adódóan radikálisan redukálódtak a fejlesztésre fordítható költségek. Csakúgy, mint az MN egészében az MN Közlekedési Szolgálatánál is megindult a „karcsúsodás” folyamata. Fokozatosan, de radikálisan csökkenni kezdtek a különböző „M” szervezetek. Megszűntek a békében is élő Vasútállomás Katonai Parancsnokságok, csökkentek a Katonai Szállítási Igazgatóságok létszámai. A béke alárendeltek – pl. a központi szállító és a szállítmánykísérő zászlóaljok – más

⁴ 108/1982 és 109/1982 számú MNHF intézkedések.

katonai szervezetekbe olvadtak be jelentős kapacitáscsökkenés mellett. ***Megszűnt a közvetlen irányítás lehetősége s ennek, illetve a szállító eszközök pótlás nélküli amortizációja következtében fokozatosan növekedni kezdett a polgári szféra térhódítása a szállítási igények kielégítése terén.***

A ma divatos „***outsourcing***” szóval jellemzett folyamat, a különböző szolgáltatások külső, polgári szférába történő kiszervezése az MN Közlekedési Szolgálatnál a 80'-as évek végén kezdődött meg. Előbb elindult a közlekedési szaktechnikai eszközök szerződéses partnerek útján történő javítása, majd a 90'-es évek elején – a szállítózáslóalj leválása és kapacitás csökkenése után – a rendszeres budapesti szállítások végzésére előbb pályázatok, majd később közbeszerzések útján kiválasztott civil szervezetek kaptak megbízást. ***Az MH Közlekedési Szolgálat átszervezése – miközben rendkívül fontos és nagy volumenű feladatokat oldott és old meg – tovább folytatódott és tart ma is. Az 1997-ben MH KSZFI-ből MH Katonai Közlekedési Központtá keresztelt és alárendelt szervezeteit időközben másoknak átadó vagy magába olvasztó alakulat 2004-ben teljesen felszámolta még meglévő „M” szervezeteit (szállító, közúti komendáns zászlóalj, VKP-k), és fő funkcióját tekintve Nemzeti Mozgáskoordináló Központtá alakult át.***

A Közlekedési Szolgálat feladatrendszerének nagyon jelentős átalakulása az elmúlt 15 évben – a társadalmi változásokkal és a hadsereg egészének átalakításával párhuzamosan és azzal szoros összefüggésben – ment végbe, ezért ezt az időszakot a katonai közlekedési szakember szemszögéből a végrehajtott nagyobb feladatokon keresztül ***külön, részletesebben is elemzem.***

2. FEJEZET

Az MH Közlekedési Szolgálata feladatainak változása a Varsói Szerződéstől a NATO belépésig

2.1 A katonai közlekedés szerepe a Varsó Szerződés idején

A Varsói Szerződés idején a tagállamok fegyveres erőinek egy a Szovjet Hadsereg által megtervezett forgatókönyv alapján kiosztott szerepet kellett betölteni. A Magyar Néphadsereg feladata egy nagymélységű, észak-olasz irányba tervezett támadás biztosítása és a végrehajtásban való részvétel volt. Ennek megfelelően épült fel a hadsereg és azon belül a közlekedési szolgálat is. A harcoló magyar alakulatok előrevonásának, valamint a szovjet csapatok hazánk területén keresztül történő zökkenő-

mentes átvonulásának érdekében vasútépítő-üzemeltető, közúti kőműves, valamint szállító és szállítmánykísérő erőket foglalt magába az akkori közlekedési szolgálat. ***A túlnyomó többségében „M” zászlóaljakra a Varsói Szerződés megszűnése (1990) után már nem volt szükség, így azok fel is lettek számolva.*** Elmaradtak a nagy mozgással járó nemzetközi gyakorlatok, melyből magyar alakulatok részvételével az utolsóra 1989. januárjában került sor az akkori **Csehszlovákiában**. Erre a gyakorlatra még 10 vonattal utaztak ki magyar alegységek, amely mozgás megszervezése a katonai közlekedési szervek feladata volt együttműködve más hazai vállalatokkal és szervezetekkel, valamint külföldi társszervezeteikkel.

A VSZ idején a különböző hadianyag szállítások szervezése és a hazai területen történő áthaladásuk biztosítása is jelentős tevékenysége volt a katonai közlekedésnek, hisz pl. a vasúti szállítmányokat kölcsönöségi alapon szállítmánykísérőkkel őriztették az egyes tagországok. A szövetségi kötelek megszűnése és az egyes országokban lezajló hadiipari válságok azonban ezt a forgalmat is csaknem teljes egészében megszüntették.

A VSZ megszűnése ezen túlmenően még egy kiemelkedő nagyságú és jelentőségű feladatot rótt a katonai közlekedési szolgálatra, az ideiglenesen hazánkban állomásozó szovjet csapatok kivonulásának szervezését és a végrehajtás segítségét, ellenőrzését. Ez a MÁV szakembereinek hathatós segítségével különösebb problémák és fennakadások nélkül meg is történt 1990. március 12. és 1991. június 16. között.

Jellemző e korszak prioritásaira és a még meglévő kapacitásokra, hogy a kivonás csaknem teljes egészében **vasúton** valósult meg. A kivonulás több, mint 100 000 személyt, közel 27 000 db haditechnikai eszközt és félmillió tonna felszerelést érintett.

A vasúti szállítások előkészületei, a bevagonírozások összesen 92 vasútállomáson történtek. Ezen belül a kifejezetten katonai szerelvények berakodását 69 vasútállomáson, illetve iparvágányon végezték. Összesen 34 529 vasúti kocsit vettek igénybe, 24 002 konténert rakodtak be a szerelvényekbe. A 15 hónapig tartó szállítás során összesen 1197 katonavonattal (637 csapat- és 560 anyagszállító vonattal) vitték el Magyarországról a Déli Hadseregcsoport valamennyi katonáját és a katonai felszereléseket. A hozzátartozók és ingóságaiak szállítására 133 személy- és 217 konténervonatot vettek igénybe.

2.2 A katonai közlekedés funkciói az átmeneti időszak során

A rendszerváltozás, a VSZ megszűnése és a szovjet csapatok kivonása után a civil kontroll érdekében polgári politikus által vezetett honvédelem kereste hosszú és rövidtávú céljait, szerepét. A „**körkörös védelmi**”, majd a „**területvédelmi**” koncepciók mögött – valójában a kényszerítő gazdasági problémák miatt – végrehajtott haderőreformok **újabb és újabb leépítéseket jelentettek**. Ebben az időben (a 90-es évek elején) a rohamosan csökkenő kiképzési célú szállítások helyett a megszűnő vagy átdiszlokáló alakulatok technikai eszközeinek és anyagainak raktárakba vagy új helyőrségekbe való átcsoportosítása jelentette a fő feladatot a katonai közlekedési szolgálat számára. S bár egyre csökkenő mértékben, de az újabb és újabb haderő-átalakítások következtében ezek az úgynevezett „**átszervezési szállítások**” az évtized második felében is jelentős hányadát tették ki a közlekedési szolgálat munkájának.

A haderő fő funkciója ebben az időszakban hazánk területi integritásának védelme volt, s ennek megfelelően szinte csak az országhatáron belül tevékenykedett. A védelmi tervezés fő iránya a különböző hadművelleti forgatókönyvek előkészítése volt. Ezen belül a közlekedési tervezők legfontosabb feladata a hadművelletben résztvevő alakulatok gyors felvonulásának biztosítása – az „M” szállítási tervek előkészítése, a felvonulásra és utanszállításra kijelölt utak biztosításának megtervezése - volt. *Ebben az időszakban nem került sor külföldi gyakorlatokra, a hazai nagyobb mozgással járó kiképzések is lecsökkentek, azonban a katonai közlekedés előtt már újszerű feladatok is megjelentek.* 1993 elején áthaladt az első NATO tagországból érkező (belga) katonavonat Magyarországon, amelynek személyi állománya és technikai eszközei ENSZ mandátum alapján **békefenntartó feladatok végrehajtására** utaztak Jugoszláviába, a Baranya háromszögbe. Az első vonat útjának túlbiztosítása (helikopteres kíséret, minden útátjárónál géppisztolyos rendőr, magyar szállítmánykísérés stb.) után az egyre nagyobb számban érkező békefenntartók felvonulásának és az ellátásukkal összefüggő szállításoknak a biztosítása és **koordinációja egyre megszokottabb tevékenységévé vált az együttműködő katonai és polgári közlekedési** szerveknek.

E tevékenység mérföldköve volt 1995 decemberétől az IFOR, majd 1996 végétől az SFOR szállítások koordinálása. Ekkor ismerkedhettek meg igazán testközelből a katonai és polgári közlekedési szakemberek a NATO tagországok közlekedési szervezeteinek módszereivel, okmányai-val és eljárásaival. A szállítmányok fogadásának megszervezése, a rakodások segítése, a közúti menetek szervezése, a gyülekezési körletben (Ta-

szár) összekovácsolt alakulatok hadműveleti területre történő előrevonása és végül a visszatelepülésük koordinálása egy új feladatkör megjelenését, a **Befogadó Nemzeti Támogatás (BNT)** közlekedési szaktevékenységét jelentette. Később (1999-től) ez a tevékenység kiegészült a KFOR szállítások *koordinációjával* is.

Ezek a lelkiismeretes végrehajtás során begyűjtött értékes tapasztalatok, a mozgások koordinálása, az együttműködés, a nyelvismeret fontosságának korai felismerése igen megemelte a közlekedési szakemberek presztízsét, hisz 1995-ben hazánk az elhatározott **euro-atlanti integráció** keretében aláírta a **békepartnerségi szerződést (PfP)** és ezzel a fő célja a NATO-ba, majd az Európai Unióba való belépés lett. *Megrendezésre kerültek az első békepartnerségi gyakorlatok hazánkban (Cooperative Light, Cooperative Lantern stb.), később magyar törzsek külföldi PfP gyakorlatokra történő utazására is egyre gyakrabban került sor.* Ezek eleinte alapvetően törzsvezetési gyakorlatok voltak, így a hazai katonai közlekedési szakemberek a honi területen megrendezett gyakorlatok résztvevőinek valós biztosításában, illetve a magyar törzsek külföldi szállításaihoz személyszállító eszközök biztosításában és a mozgások koordinációjában hasznosíthatták a megszerzett tapasztalataikat és ismereteiket.

Hazánk is bekapcsolódott a balkáni *békefenntartó tevékenységbe* 1996 januárjában, amikor 6 vonattal és egy közúti menettel **az IFOR Magyar Műszaki Kontingens (MMK)** (mintegy 400 fő) kitelepült **Okucaniba**, Horvátország és Bosznia-Hercegovina határára. *Az MMK és az 1995-ben kitelepült ciprusi és a Sinai-félszigeti kisebb kontingensek ellátása, utánszállításai is új típusú feladatokat jelentettek a katonai közlekedési szakemberek számára.*

1996-97-től kezdődően a magyar katonai és polgári közlekedési szervezetek képviselői is bekapcsolódhattak a NATO különböző közlekedési kérdésekkel foglalkozó munkacsoportjainak tevékenységébe, így szerevezve meg az elméleti ismereteket is a gyakorlati tapasztalatok után.

Közben a békefenntartással kapcsolatos szállítások mellett 1997-től újabb fajta nemzetközi szállítási és együttműködési feladatok merültek fel. Ekkortól kezdődően érkeztek hazánkba a hazai gyakorló és lőterek térítéses igénybevételére különböző nemzetiségű (holland, olasz, szlovén) alakulatok, melyek mozgásai a **BNT** keretében kerültek koordinálásra.

2.3 A katonai közlekedés feladatai a NATO tagság kezdetén

1999- márciusában, napokkal a NATO csatlakozás előtt került sor az első olyan külföldi gyakorlatra („*Adventure Exchange 99*”- *Észak-Olaszország*), amelyen – 10 évvel a csehszlovákiai „*Barátság 89*” után - nemcsak törzs, hanem harcjárművekkel és egyéb technikai eszközökkel felszerelt magyar alegység vett részt. Hosszú idő után hazánk, mint *Küldő nemzet* ismét szembe került a tranzitengedélyek megszerzésének problémájával, illetve a viszonylag nagy távolságú szállítás megtervezésének feladataival.

Az itt megszerzett tapasztalatokat hasznosíthatták a katonai közlekedési és más szakemberek még azon a nyáron júniusban, amikor 5 vonattal kitelepült Koszovóba, Pristinába az SFOR MMK-hez hasonló nagyságú (közel 400 fős) magyar békefenntartó alegység, a KFOR Ór- és Biztosító Zászlóalj.

Közben sor került az első olyan alegység kitelepülésére is, melynek felszerelését és személyi állományát teljes egészében légi úton volt szükséges az alkalmazási területre juttatni. *Az AFOR Magyar Orvos Csoport albániai kitelepülése, a belga haderőtől térítés ellenében kapott 2 darab C - 130 - as, illetve a MALÉV RT.- n keresztül bérelt 3 darab IL - 76 - os repülőgéppel került végrehajtásra.*

Aztán hamarosan – 2000 májusában- megrendezésre került az első Magyarországon tartott NATO gyakorlat („*Ardent Ground 2000*”), amikor 10 nemzet mintegy 2500 katonája és technikai eszközeik érkeztek vasúton, közúton és légi úton hazánkba. Ennek az összetett mozgásnak a megtervezését, koordinációját már zömében *a NATO elvek, eljárások és okmányok segítségével végezték az MH Közlekedési Szolgálat szakemberei, együttműködve a Küldő nemzetek és a hazai partnerek* képviselőivel.

Az ezt követő években rendszeressé, egyszersmind megszokottá vált, hogy magyar katonák mennek gyakorlatozni külföldre, illetve évente több alkalommal is külföldi alakulatok érkeznek hazánkba ugyanilyen célból. Habár sok feladat végrehajtása ma már rutinszerűen történik, azonban mindegyik szállítás vagy fogadás megtervezése során találkoznak a katonai közlekedési tisztek újszerű eljárásokkal, technikai eszközökkel, együttműködő partnerekkel, így mindig új tapasztalatokra és ismeretekre tehetnek szert.

NATO tagságunk kezdete óta az évi rendszerességgel megrendezésre kerülő szövetséges közlekedési rendszergyakorlatokon (MOVEX) kerülnek gyakoroltatásra a résztvevő tagországokból a **Szövetséges Felvonulási és Mozgató Rendszer (ADAMS)** kezelői és az alakulatok külföldi telepítését tervező állomány. Ezek a gyakorlatok lehetővé teszik mások tervezési lehetőségeinek, praktikus megoldásainak a megismerését, azonban miközben a NATO előtt álló lehetséges műveletek közlekedési feladatai tervezése folyik a hazai közlekedési szakemberek gyakran szembesülnek az együttműködés korlátaival is.

2003- nyarán egy olyan, a Magyar Honvédség eddigi történetében unikális feladatra – az MH Szállítószázalóalj az összes szállítási alágazatot igénybevevő iraki telepítésére – került sor, melynek tervezése, szervezése és végrehajtása során a katonai közlekedési szakemberek élesben vizsgáztak a NATO mozgatósi és szállítási elveinek és gyakorlatának kérdéseiből.

Összefoglalásként megállapítható, hogy a Magyar Honvédség Közlekedési Szolgálat feladatrendszere alapvető átalakuláson ment keresztül az elmúlt 15 évben. A Varsói Szerződés idején a hazai és szövetséges alakulatok mozgásainak és szállítási szükségleteiknek a biztosításán volt a hangsúly. A VSZ megszűnése és a szovjet csapatok kivonása után közvetlenül a hazai területen megvívandó védelmi hadműveletre való felkészülés és az egymást követő haderő átalakítások generálta diszlokációval összefüggő szállítási feladatok domináltak. A balkáni válságok következtében megkezdődő békefenntartói tevékenységgel összefüggő szállítások előtérbe helyezték a hazánk területén belüli **mozgáskoordinációt**. Majd hazánk euro-atlanti integrációjának előrehaladásával, a Magyar Honvédség bekapcsolódásával a békefenntartói tevékenységbe egyre intenzívebbé vált a külföldi tranzit és fogadó országok illetékes közlekedési szerveivel való együttműködés. *A NATO tagság első éveiben a szövetséges elvek és eljárások alapján Európán belül végrehajtott alapvetően felszíni (vasúti és közúti) mozgások és szállítások megszervezése volt a katonai és az együttműködő polgári szervek legösszetettebb feladata. 2003-ban azonban már egy a klasszikus NATO elvek alapján, több szállítási mód alkalmazásával végrehajtott nagytávolságú – kontinenseken átívelő – szállítási feladatot is meg kellett az MH Közlekedési Szolgálatának oldania.*

3. FEJEZET

A NATO közlekedési alapelvei és doktrínája

Mint a NATO-ba immáron öt éve belépett ország hadseregének szakszolgálata, az MH Közlekedési Szolgálat megváltozott feladatrendszere elemzésekor fontos részletesen kitérni azokra az elvekre és eljárásokra, amelyek a legnagyobb hatással vannak a Szolgálat tevékenységének és szervezeti felépítésének változásaira.

A NATO, mint szövetségi rendszer és katonai-politikai szervezet folyamatosan vizsgálja felül célkitűzéseit, működését, a kitűzött célok megvalósításának módjait. A világban lezajló társadalmi és politikai változások újabb és újabb kihívások elé állítják a Szövetséget. Ezek az új kihívások és felelősségi körök tükröződnek az **1999. évi washingtoni NATO Csúcsértekezlet** után kiadott, **Szövetségi Stratégiai Konceptióban**⁵, amelyre épülve az alacsonyabb szintű direktívák és a végrehajtás irányelveit tartalmazó dokumentumok is megújításra kerültek.

Az elfogadott új **Stratégiai Konceptió** a biztonság alapját jelentő politikai, gazdasági, társadalmi és környezeti, valamint katonai dimenziók alapján megnevezi az ezekre az értékekre veszélyt jelentő forrásokat. ***Ezek az alábbi biztonsági kihívásokban és kockázatokban tükröződnek:***

- A Szövetséget fenyegető nagyméretű hagyományos agresszió valószínűsége rendkívül csekély, azonban a kialakulásának a lehetősége hosszú távon továbbra is fennáll;
- A Szövetségen kívüli nukleáris erők létezése;
- Az ABV fegyverek és hordozó eszközeik elterjedése;
- A fegyvergyártási technológia globális elterjedése, a korszerű fegyverek és eljárások illetéktelen kezekbe kerülése;
- Az új típusú kihívások, mint a terrorizmus, a szabotázs, a szervezett bűnözés, a kulcsfontosságú erőforrások forgalmának akadályozása, ellenőrizhetetlen menekülthullámok kialakulása stb.;
- A biztonsági veszélyforrások kihívásai kapcsán a NATO katonai és politikai szervezetei olyan átalakuláson mennek át, amelynek

⁵ Elfogadva az Észak-atlanti Tanács 1999 április 23.-24-i ülésén.

célja, hogy képessé tegyék a szervezetet a felsorolt veszélyforrások megnyugtató kezelésére.

Az új Stratégiai Koncepció útmutatást ad a Szövetségnek feladatai elvégzésére, kifejezi a NATO hosszútávú céljait, jellegét és alapvető biztonsági feladatait, megállapítja az új biztonsági környezet fő jellemzőit, kijelöli a biztonság átfogó megközelítésének elemeit, valamint irányelveket ad a Szövetség fegyveres erőinek átalakításához. Ez utóbbi, az alap- és irányelvek megújulása nem került el a *logisztikai, és azon belül a közlekedési* szakterületet sem. **A Washingtoni Csúcson elfogadott Védelmi Képességek Kezdeményezések (Defence Capability Initiatives-DCI) öt fejlesztendő területet jelölt meg, ezek:**

- A telepíthetőség és mozgathatóság;
- A fenntarthatóság és a NATO katonai műveletek logisztikája;
- A hatékony fegyverzet és felszerelések;
- A csapatok és az infrastruktúra túlélő képessége;
- A vezetés-irányítási és információs rendszerek.

A Védelmi Képességek Kezdeményezések ráirányították a Nemzetek figyelmét arra, hogy a Szövetség jövőbeli logisztikájában a nagyobb rugalmasságú, gyorsabb reagálásra, valamint a többnemzetiségű haderők mobilitására helyeződik a hangsúly. Mindez a szorosan értelmezett szövetségi földrajzi határokon kívül is felvállalt katonai műveletek deklarálásával, kiemelt jelentőséget kölcsönöz az azonnali logisztikai támogatási képességekhez kapcsolódó szállítások szervezésének és lebonyolításának.

A Védelmi Képességek Kezdeményezések végrehajtása során a Szövetségen belül megerősödött az a nézet, miszerint az új kezdeményezésnek kevesebb, reális és végrehajtható képességek kifejlesztésére kell koncentrálnia. *Ez az új program a Prágai Képességvállalások (Prague Capabilities Commitment-PCC), melyet a 2002 novemberi Prágai Csúcson fogadtak el a tagországok. A PCC keretében az állam- és kormányfők kötelezettséget vállaltak arra, hogy négy (a DCI-ban szintén kiemelt) területen fejlesztik haderejüket:*

- Vegyi, biológiai, radiológiai és nukleáris támadás elleni védelem;
- Vezetési-irányítási, kommunikációs és információs fölény biztosítása;

- A telepített erők interoperabilitásának és harci hatékonyságának biztosítása;
- A csapatok gyors telepíthetősége és működőképességük fenntartása.

A prágai csúcserkezetlen döntés született egy rugalmas, telepíthető és interoperábilis, összhaderőnemi magas készenlétű reagáló erő, az **NRF (NATO Response Force)** létrehozásáról, amely az **Észak-atlanti Tanács (North-Atlantic Council-NAC)** döntése alapján bárhova a világon telepíthető. Az NRF a NATO műveletek teljes körében képes **önállóan vagy egy nagyobb kötelék** részeként feladatot végrehajtani.

A NATO Stratégiai Koncepciója, a megfogalmazott új célkitűzések és az újfajta képességek iránti igény, valamint a NATO által vezetett válságkezelő műveletek tapasztalatainak feldolgozása nyomán került alapvető megújításra a **NATO logisztikai dokumentumai** közül az **MC 336/1** jelzésű „*A NATO mozdítási és szállítási koncepciója*” nevű kiadvány. Az új – az **MC 336/2**⁶ jelet viselő – dokumentumban több alapvető változás van az előző kiadványhoz képest. A NATO közlekedési (mozdítási és szállítási) alap- és irányelvei a válságkezelő műveletek tapasztalatai alapján átdolgozásra kerültek. *Először szerepel utalás a Fogadás, Gyülekeztetés és Előrevonás (Reception, Staging and Onward Movement-RSOM,* ma már a csapatok integrációjával kiegészülve-**RSOI**) feladataira vonatkozóan. Ezen túlmenően a korábbi változatból több rész a **Szövetséges Összhaderőnemi Mozdítási és Szállítási Doktrínába**⁷ (AJP 4.4) került bedolgozásra.

Ez az a két alapvető NATO dokumentum, amely a megváltozott NATO feladatok lebontását a közlekedési szakterületre vonatkozóan a következő koncepciót és doktrínális irányelveket, támogatási feladatokat tartalmazza.

⁶ Megjelent kétnyelvű formátumban az MH Közlekedési Szolgálatfőnökség kiadványaként 2004-ben.

⁷ Megjelent kétnyelvű formátumban az MH Közlekedési Szolgálatfőnökség kiadványaként 2003-ban.

3.1 A NATO mozgatósi és szállítási koncepciója

„A NATO mozgatósi és szállítási koncepciója” (MC 336/2) című dokumentum:

- Meghatározza a műveletek közlekedési (mozgatósi és szállítási) támogatását befolyásoló tényezőket;
- Elemzi a katonai és polgári mozgatósi és szállítási erőforrásokat;
- Ismerteti a NATO mozgatósi és szállítási alapelveit;
- Meghatározza a NATO közlekedési (mozgatósi és szállítási) irányelveit;
- Ismerteti a NATO különböző közlekedési szervezeteinek és a Nemzetek feladatait és felelősségeit.

3.2 A Szövetséges Összhaderőnemi Mozgatósi és Szállítási Doktrína (AJP 4.4)

A Szövetséges Összhaderőnemi Mozgatósi és Szállítási Doktrína *az alap- és irányelvek ismertetésén túlmenően részletesebb útmutatást ad a NATO és nemzeti közlekedési szervezetek tagjainak a Szövetségi feladatok közlekedési támogatásának megszervezéséről.*

A doktrína részletesen ismerteti a NATO közlekedési szervezeteit és feladatrendszerüket, valamint leírja, hogy a nemzeti közlekedési rendszerek milyen funkciókkal és szervezetekkel kell, hogy rendelkezzenek az együttműködés zavartalansága, az interoperabilitás érdekében.

A NATO feladatok – itt elsősorban az **V. cikkely** szerinti segítségnyújtás vagy a válságkezelés egy tagország területét érintő mozgásaira kell gondolni – az adott ország részéről egy **Nemzeti Mozgáskoordináló Központ** felállítását teszik szükségessé.

3.2.1 A Nemzeti Mozgáskoordináló Központ (NMK)

A **Nemzeti Mozgáskoordináló Központ** rendeltetése, hogy jóváhagyja, összehangolja és irányítsa a légi, tengeri, valamint szárazföldi felszíni közlekedést a **Befogadó Nemzet** területén belül, támogatva a NATO hadműveleteket annak érdekében, hogy biztosítsa valamennyi közlekedési feladat végrehajtását a **Küldő Nemzetek** elvárásainak, valamint a NATO Parancsnokok hadműveleti követelményeinek megfelelően.

A Nemzeti Mozgáskoordináló Központ, valamint a *kisegítő mozgásirányító (Movement Control–MC)* és *forgalomszabályozó (Traffic Control–TC)* alegységek szervezetének és a kapcsolódó anyagi-technikai biztosításának kialakítása a **Befogadó Nemzet** megítélésén múlik, bár magába kell, hogy foglalja a megkövetelt összeköttetéseket azokkal a szervezetekkel, amelyek a légi és tengeri útvonalak ellenőrzéséért felelősek. Az NMK szükség szerint összekötőt kell, hogy biztosítson a **Szövetséges Mozgáskoordináló Központba**.

3.2.2 A közlekedési tervezés fő alkotórészei és folyamata

A Szövetséges Összhaderőnemi Mozgási és Szállítási Doktrína leírja a NATO hadművelleti tervezéshez szorosan kapcsolódó közlekedési (felvonulás) tervezés főbb alkotórészeit és folyamatát.

A közlekedési tervezés a **Hadművelleti Tervezési Folyamat (Operational Planning Process – OPP)** szerves része. A NATO hadműveletek támogatására szóló *felvonulási/mozgási* tervek kidolgozása, a hadműveletekre vonatkozó elgondolásban lefektetett hadművelleti követelmények teljesítéséhez szükséges haderőt alkotó valamennyi képesség (alakulat) meghatározása után kezdődik. A tervezés legfőbb célja, hogy előkészítse ezeknek a haderőknek a hadművelleti területre történő beérkezését, a NATO Parancsnokok által meghatározott fontossági sorrendnek és időrendnek megfelelően. A felvonulás tervezés végterméke a **Szövetséges Mozgáskoordináló Központtal** egyeztetett és konfliktusmentes – az alakulatok érkezését térben és időben sorba rendező, vagyis az ütközéseket feloldó – **Többnemzetiségű Részletes Felvonulási Terv** lesz, amely találkozik a NATO Parancsnokok által meghatározott hadművelleti követelményekkel.

A nemzeti közlekedési tervező törzsek az egységes elgondolás, tervezési metódus és formai követelmények érdekében a saját nemzeti terveiket az egységes **Szövetséges Felvonulási és Mozgási Rendszerben (ADAMS)** készítik el és küldik meg a Szövetséges Mozgáskoordináló Központ részére az egyeztetés és konfliktusmentesítés elvégzésére.

Ez hát az a *külső feltételrendszer*, amely a Magyar Honvédséget és azon belül a közlekedési szakterületet fogadta a NATO-ba való belépéskor. Ehhez a rendszerhez, az abban való működéshez kellett és kell is még igazítani az MH Közlekedési Szolgálatának felépítését és működését, valamint sok tekintetben még a szakemberek gondolkodását is.

A másik – *belső* – *feltételrendszer*, melyhez a Szolgálat funkcióit és feladatait adaptálni szükséges, az a Magyar Honvédség és azon belül is a *logisztikai* rendszer átalakulása.

4. FEJEZET

A hazai logisztikai rendszer új felépítése, feladatai és jelenlegi helyzetének rövid értékelése

1997-ben többfelé vált az addig „egységes” anyagi-technikai - mai szóval logisztikai - biztosítás. Kivált és önálló lett az egészségügy és az elhelyezés, a megmaradó szervezetekből megalakult a **HVK Logisztikai Főcsoportfőnökség**, valamint az **MH Logisztikai Főigazgatóság**. Bár a rendező elv az volt, hogy váljon külön a biztosítás tervezése és a valós tevékenység irányítása, végrehajtása, mégis szakmai bizonytalanságot szült a döntés. Megalakult egy vezérkari szerv korlátozott funkciókkal és egy szervezet MH szintű főnökségekkel, felsőszintű gazdálkodói jogkörrel, de korlátozott hatáskörrel. Ezt az anomáliát nem oldotta fel a 2000-ben végrehajtott átalakítás – a **HVK Logisztikai Csoportfőnökség (J-4)**, az **MH Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsnokság (MH ÖLTTP)** és a **HM Gazdasági Tervező Hivatal (HM GTH)** létrehozása – sem. Ennek az átalakításnak a fő célja *a termelői és fogyasztói logisztikai* funkciók végleges szétválasztása volt, a végrehajtás következtében azonban a logisztikai vezetés még bonyolultabbá vált.

Ennek a helyzetnek a feloldására született meg *2003 nyarán* a döntés a több NATO országban már bevált ún. „*kétsapkás*” logisztikai felső vezetési rendszer megteremtésére. Ez röviden azt jelentette, hogy a vezérkari szintű funkciók és a valós logisztikai biztosítás felső szintű irányítása újra egy kézbe, az **MH ÖLTTP parancsnokához** került. A logisztikai biztosítás szakmai vezetése terén fennálló jog- és hatásköri útvesztőt szüntette meg a kormány **2009/2004. (I. 22.)** számú, a Magyar Honvédség irányításának és felsőszintű vezetésének rendjéről szóló határozata, megteremtve a logisztikai biztosítás világos és egyértelmű jogi és szervezeti hátterét. *Az említett kormányhatározat szerint az MH Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsnokság felsőszintű vezetőszerv.* Parancsnoka, valamint az *ÖLTTP felsőszintű gazdálkodást irányító szervezeteinek vezetői (az MH különböző szolgálati ágainak főnökei)* – a feladatkörükbe utalt kérdésekben – az MH szakmai felettese vagy előjárói, ez irányú feladataikat a szakirányítás keretében végzik.

4.1 Az MH fogyasztói logisztikai rendszerének működési rendje

A magyar haderő logisztikai működési feltételeivel és alaprendeltetésével kapcsolatos feladatainak tervezése, szervezése és végrehajtása a HM és az MH szervezeti elemeiként, a **termelői és fogyasztói** logisztikai funkciókat megtestesítő szervezetek feladata.

A termelői logisztikai rendszer működési funkcióit a HM főosztályai, háttérintézményei és Rt.-i végzik.

Az MH fogyasztói logisztika szervezeti elemei irányító, koordináló és parancsnoki döntés előkészítő vezető szervekből (MH ÖLTP, G/A/S-4 blokkok) és a logisztikai támogatási feladatokat végrehajtó központi logisztikai szervezetekből (ellátó központok) és logisztikai szakcsapatokból (logisztikai ezred, logisztikai és támogató zászlóalj, logisztikai zászlóalj, logisztikai és támogató század) tevődnek össze.

A termelői és fogyasztói logisztika szervezeti elemeit az **1. számú ábra** szemlélteti. Az ábrából kitűnik, hogy a katonai blokk hadművelési követelményei alapján meghatározott szükségletek kielégítésének termelői logisztikai feladatait a **közigazgatási blokk** logisztikai szereplői hajtják végre.

A katonai blokk feladata kettős, hiszen egyrésztől katonai követelményeket határoz meg a vezérkari blokkal együttműködve, másrésztől pedig mint a fogyasztói logisztika képviselője végzi az ezzel kapcsolatos feladatokat.

Az MH ÖLTP a HM védelemgazdasági helyettes államtitkár szakmai felügyelete alatt, a Honvéd Vezérkar főnökétől kapott parancsok alapján tevékenykedik és vezeti az MH logisztikai támogatási feladatait, illetve mint a katonai logisztika csúcsán lévő szervezet, korszerűsítési javaslatokat dolgoz ki az MH egészére vonatkozóan.

A katonai logisztikai szervezetek egy vertikálisan hierarchikus struktúrát alkotnak. A logisztikai szervezetek a katonai vezetési szinteknek megfelelően hadászati (központi), hadművelési és harcászati szintű logisztikai szervezetekből állnak, melyek rendeltetését, tevékenységét, szervezeti felépítését, a támogatott katonai műveletek térbeli és időbeni méretei, a logisztikai szükségletek és feladatok nagysága határozza meg.

Hadászati szinten a Magyar Honvédség Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsnokság (J-4), hadművelési és harcászati szinten logisztikai főnökségek (G, S-4) működnek. Az adott vezetési szinten

ken a harci kiszolgálói támogató szervezetek részeként logisztikai végrehajtó (al)egységek működnek

A logisztikai főnökségek, törzsek a katonai vezetési hierarchia minden szintjén működnek. A különböző szinteken a logisztikai főnökségek, törzsek ***alaprendeltetése*** a helyzetüknek megfelelően eltérő nagyságrendű katonai szervezetek és az általuk végrehajtott műveletek logisztikai támogatásának megtervezése, vezetése és irányítása. A logisztikai támogatási szakfeladatok lebontása, a végrehajtókhoz történő lejuttatása szolgálati és szakmai alárendeltségi viszonyban történik.

4.2 A magyar honvédség fogyasztói logisztikai rendszerének általános helyzetértékelése

Az elmúlt évtizedben – főképp a NATO csatlakozás előtt és után, az integrációt megelőzve – a haderőreformok keretén belül több kezdeményezés is indult a logisztikai vezetési struktúra reformjára. Az átalakítás azért volt szükséges, hogy a tömeghadseregek irányítási és vezetési feladataira létrehozott rugalmatlan és merev vezetési felépítést felváltsa egy korszerű, a biztonságpolitikai helyzet változása esetén gyors, rugalmas reagálásra, valamint az Európában bekövetkezett politikai és társadalmi változásokból adódó új kihívásokat kezelni képes logisztikai vezetési struktúra.

A reformok következtében a Magyar Honvédség logisztikai támogató rendszerének felépítése, koncepciója, irányítási rendszere, szervezeti keretei folyamatosan változtak. Ezek a szervezeti változások a működést, ellátást, kiszolgálást biztosító szervezeteket is érintették – szervezeti elemei szűkültek – ellenben lényeges javulást a rendszer működésében nem okoztak. ***Viszont a folyamatos átszervezések, létszámleépítések, a logisztikai támogatás minden szintjén és területén meglévő problémák, a szakállomány jelentős részének kiáramlását eredményezték.***

A NATO integrációs feladatok végrehajtásának szintén jelentős gátló tényezője volt a Magyar Honvédség fenntartása és működése érdekében biztosított ***költségvetési előirányzatok reálértékének folyamatos csökkenése***, valamint a meghatározott követelmények és a rendelkezésre álló ***erőforrások*** diszharmóniája.

A szűkös költségvetési források hatására elmaradtak azok a tervezett fejlesztések, amelyek az elavult technikai eszközök lecserélésére, a szükséges közép – és ipari nagyjavítások végrehajtására kellett volna, hogy irányuljanak. Ez a folyamat azt eredményezte, hogy a szövetséges műve-

letekbe felajánlott katonai szervezetek haditechnikai eszközeinek előírt szintű hadrafoghatóságát a követelményeknek megfelelően nem képes biztosítani a honvédség logisztikai támogató rendszere.

A beszerzésre került eszközök - például a légvédelmi rakétakomplexumok (MISTRÁL), a BTR-80 (80/A) páncélozott szállító harcjárművek, a T-72 harckocsik rendszerezése és szervezetbe állítása a technikai eszköz ellátottságban csak minimális javulást eredményeztek. A repülőeszközök hadrafoghatósága kritikus.

A NATO integráció szempontjából a legnagyobb gondot az informatikai eszközpark és infrastruktúra fejletlensége, a híradóeszközök elavultsága, a repülésirányító, navigációs és fénytechnikai eszközök elhasznált-sága és interoperabilitási problémái, valamint a gépjárműpark leromlott állapota jelenti.

A harc- és egyéb fogyóanyagok jelentős részének üzemideje, szavatossága lejárt, vagy a közeljövőben jár le. Számos területen nagyfokú anyag- és eszközhiánnyal állunk szemben, melyek felszámolása - pótlással, üzemidő hosszabbítással - kiemelt fontosságú.

Gondként jelentkezett, hogy az átszervezések következtében létrejött új haderő és logisztikai struktúra mellett a minősített időszak, valamint béke ellátási rendszer alapját biztosító normák rendszere minimális módosulással valósult meg.

A logisztikai támogató képesség egyik meghatározó eleme a készletképzés megmaradt a több évtizede használatos, a végbement változásokat nem követő számvetési módszereknél.

A Magyar Honvédség anyagellátási osztályba sorolási rendszere nem kompatibilis a NATO államokban alkalmazott rendszerrel.

Mindezek következtében a logisztikai képességek úgy csapat, mint központi szinten jelentősen csökkentek és szervezetük napjainkban már nem felelnek meg az elvárásoknak, nem biztosítják a szövetségi rendszerből hazánkra háruló feladatok maradéktalan végrehajtását.

A NATO csatlakozásunkat követően nem kellő intenzitással indultak be azok a harmonizációs folyamatok, amelyek a NATO szövetséges logisztikai támogatási alapelvekkel, eljárásokkal és elvárásokkal összefüggenek.

Jellemző a kialakult helyzetre, hogy a folyamatos szervezeti változásokat, jog és hatáskör, valamint feladatrendszer módosításokat csak jelentős késéssel követik a különböző szintű utasítások, szabályozók, illetve a megjelenő szabályozók alapján módosítani szükséges a röviddel korábban kiadott szakmai dokumentumokat (pl. a 2002-ben kiadott **Összhad-erőnemi Logisztikai Doktrínát**).

Mivel az MH jelenlegi felhasználói logisztikai rendszere illetve annak szervezeti elemei teljes mértékben még nem képesek a honvédelmi vezetés és a NATO elvárásainak teljesítésére, ezért a haderőreform keretén belül – a **Magyar Köztársaság Kormányának 2236/2003 (X.1.)** számú határozata és a **Magyar Köztársaság Országgyűlésének 14/2004 (III. 24)** számú a Magyar Honvédség hosszú távú fejlesztésének irányairól szóló Országgyűlési határozata alapján, az *MH ÖLTP szakmai felügyelete alatt átalakításra kerül a logisztikai támogató rendszer, illetve az annak elemeit alkotó logisztikai szervezetek. A reorganizálás a következő rendező elvek alapján indul:*

- Mivel a kialakítandó, modulrendszerű, katonai szervezetekkel szemben követelmény a telepíthetőség és a nagy mozgékonyság, a logisztikai szervezetek magukba kell, hogy foglalják a katonai logisztika valamennyi funkcionális elemét.
- Szintjének megfelelően, az adott logisztikai szervezetnek képesnek kell lennie mind a polgári, mind más nemzeti vagy többnemzetiségű logisztikai erőforrások felhasználására és azok elemeivel való együttműködésre.
- A logisztikai támogatás rendszere tegye lehetővé a szövetségesi kötelekben megvalósuló katonai műveletek hazai és külhoni támogatását.
- Folyamatosan fejleszteni kell az erők telepíthetőségével, ellátásával és fenntartásával kapcsolatos képességeket.
- A nemzetgazdaságban fellelhető anyagfélésegeknél, szolgáltatásoknál a lehetőségek függvényében a nemzetgazdaságra történő támaszkodást kell előtérbe helyezni.
- Az anyagi készletek kialakításánál, lépcsőzésénél a NATO-nál alkalmazott szövetséges készletképzési elveket szükséges alkalmazni.

- A logisztikai támogatás alapja a kéttagozatú központ – csapat ellátási rendszer, amely szükség esetén biztosítani képes a nemzeti támogató elem felállítását és alkalmazását is. A többszintű logisztikai támogatást egységes rendszerben kell megvalósítani.
- A magasabb szintű haderőképesség létrehozásának egyik kiemelt összetevője a honvédség technikai fejlesztése. Körültekintő beszerzések végrehajtásával biztosítani kell a NATO Prágai Képességvállalásokban foglaltak maradéktalan végrehajtását, a NATO Reagáló Erőkre felajánlott alakulatok mindenoldalú felkészítését, előírt felszerelését.
- A logisztikai szervezetek feltöltöttsége és készenléte azonos kell, hogy legyen a biztosítandó harcoló alegységek feltöltöttségével, készenlétével.
- A fogyasztói logisztika rendszerében az anyagokat a NATO anyagellátási osztályainak megfelelően szükséges besorolni.
- A korszerűsített logisztikai rendszer valósítsa meg a HM és az MH minden szintjének és elemének logisztikai támogatását.

Ez az a logisztikai támogatási rendszer, melynek szerves része – működésének integrálójá – a katonai közlekedés. A vázolt állapot és a fejlődés irányai – a NATO által felvállalt új funkciók mellett - nagyban meghatározzák az MH Közlekedési Szolgálat feladatrendszerének változását is.

Felhasznált irodalom:

1. **Szarvas László mk. alezredes:** A katonai közlekedés feladatrendszerének átalakulása (Előadás a „Honvédelem – a közlekedés honvédelmi feladatai” szakmai tudományos konferencián, ZMNE Bolyai főiskolai kar, 2003. június).
2. **Szarvas László mk. alezredes:** A Magyar szállítózászlóalj felállítását és kitelepülését megelőző közlekedési tervezési feladatok (Bevezető előadás a 2003. október 21-én az MH ÖLTP-n rendezett szakmai konferencián).
3. **Dr. Németh Ernő ezds.:** Az önálló magyar katonai közlekedés kialakulása Tanulmány Budapest 2003.

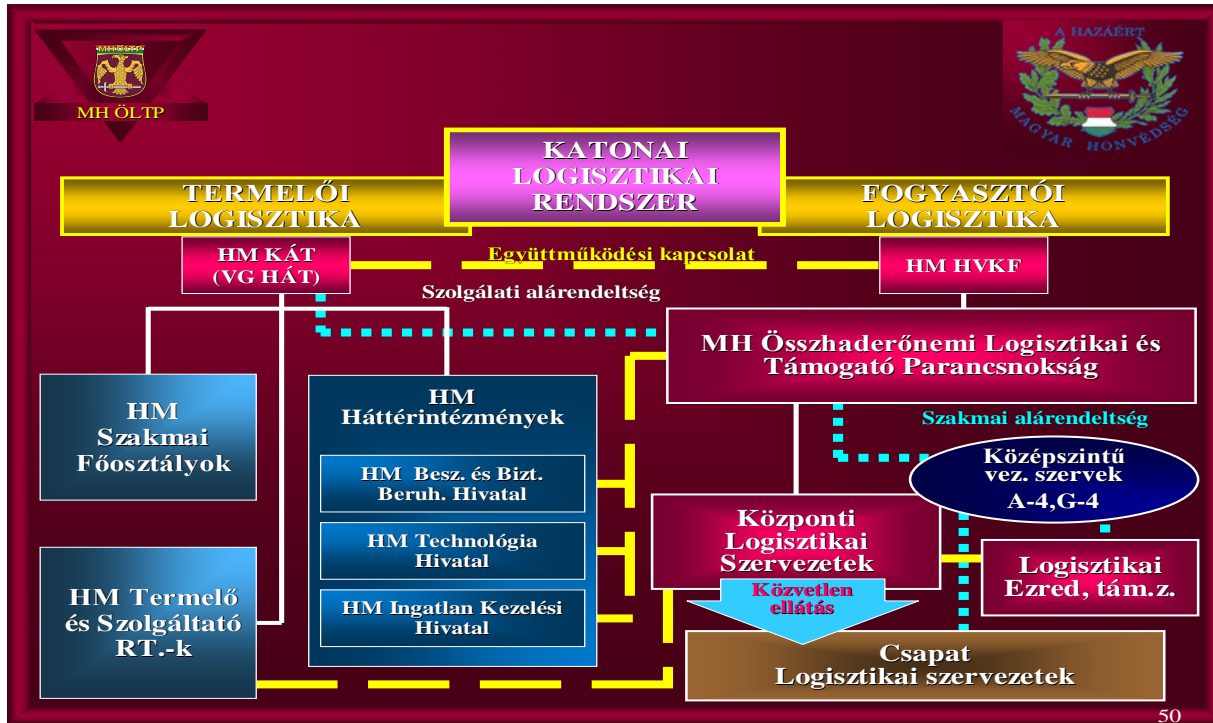
4. **Dr. Horváth Attila alez.:** A Magyar Királyi Honvédség szállító szolgálatának működési elvei és annak gyakorlati kérdései (1922-41). Kandidátusi értekezés. Budapest, 1997. Letétbe helyezve: a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem könyvtárában. Az értekezés terjedelme 287 oldal, illetve 55 grafikus és szöveges melléklet.
5. **Dr. Horváth Attila alez.:** A katonai stratégia és a közlekedés-földrajzi viszonyok hatása a közlekedéspolitikára a két világháború között. Földrajzi Közlemények. Magyar Földrajzi Társaság Tudományos Folyóirata CXXVI. (I.) kötet, 2002 1-4 szám, 93-102 oldalak.
6. **Dr. Horváth Attila alez.:** A hadszíntér előkészítés közlekedésügyi összefüggései a két világháború között. Megjelent a Hadtudományi Tájékoztató 2002/3. (Az ország területének védelmi célú előkészítése. Alternatívák a múlt tükrében) számában. A Honvédelmi Minisztérium Oktatási- Tudományszervező Főosztály kiadásában. Budapest, 65-86. oldalak.
7. A Magyar Néphadsereg Közlekedési Szolgálat története: 1945-1980. A Honvédelmi Minisztérium Magyar Néphadsereg Közlekedési Szolgálatfőnökség kiadványa. Budapest, 1988.
8. **Okváth Imre:** Bástya a béke frontján - magyar haderő - és katonapolitika 1945-1956. Aquila Könyvkiadó. 1998.
9. A Szövetség Stratégiai Konceptiója (The Alliance's Strategic Concept) NATO Tükör 1999 Nyár.
10. Úton a XXI. század hadserege felé (A HM Kommunikációs Főigazgatóság kiadványa Budapest, 2003)
11. A NATO mozzgatási és szállítási koncepciója (MC 336/2) A MH Közlekedési Szolgálatfőnökség kiadványa Budapest, 2004.
12. Szövetséges Összhaderőnemi Mozzgatási és Szállítási Doktrína (AJP 4.4) Az MH Közlekedési Szolgálatfőnökség kiadványa Budapest, 2003.

13. **Nyitrai István őrnagy:** Az ország területén kívüli békeműveletekben résztvevő katonai szervezetek közlekedési támogatásának szakfeladatai ZMNE Diplomamunka 2002.
14. **Eszenyi Imre százados:** A katonai szállítások feltételrendszerének vizsgálata, kiemelten a polgári logisztikai szolgáltató központok alkalmazására ZMNE PhD értekezés 1999.
15. **Fleischhacker Ferenc őrnagy:** A béketámogató műveletekben résztvevő erők logisztikai támogatása többnemzetiségű csoportosításban ZMNE PhD értekezés 2000.
16. **Szrenka Antal alezredes:** Tanulmány a cserélő rakodó berendezések és az egységes felépítményrendszer MH-en belüli lehetséges alkalmazásáról MH Közlekedési Szolgálatfőnökség 2004.

A tanulmány II. RÉSZ-e a folyóirat 2005/2. számában jelenik meg.

A katonai termelői és fogyasztói logisztikai rendszer

1. számú ábra



AZ ÚJ FOGYASZTÓI LOGISZTIKAI RENDSZER KIALAKÍTÁSA A HADERŐ-ÁTALAKÍTÁS TÜKRÉBEN

Bittner István – Schmidt Zoltán¹

*A 2004. évi pályázaton díjazott
tanulmány rövidített változata.*

Szerkesztőség

Bevezetés

Az 1990 után a biztonságpolitikai feltételrendszerben bekövetkezett változások alapvetően megváltoztatták hazánk biztonságát veszélyeztető kockázatok jellegét. A transz-atlanti térségben megnövekedett biztonsággal szemben megjelent regionális konfliktusok hatásaiból adódó kockázatok, az aszimmetrikus fenyegetések, valamint a tömegpusztító fegyverek terjedéséből adódó veszélyek.

Magyarországot és szövetségeseit belátható időn belül nem fenyegeti nagyszabású, területszerző támadás. A Magyar Honvédség előtt álló feladatok már nem kizárólag, vagy nem elsősorban az ország területének védelmét jelentik. A védelem fogalma sokkal inkább az arányaiban megfelelő biztonsági megelőző intézkedésekre történő összpontosítást takarja, amelynek során a Magyar Honvédségnek a rendelkezésre álló erőivel és eszközeivel a válságmegelőzés és a válságkezelés keretében végrehajtandó feladataira – beleértve a nemzetközi terrorizmus elleni harcot, a mentési és evakuálási műveleteket – is készülnie kell.

A megváltozott igényeknek megfelelően a Magyar Honvédség átalakuló logisztikai támogatási rendszere illeszkedik a költségvetés konszolidálását és a haderő átalakítását lehetővé tevő pénzügyi források megteremtését szolgáló elgondolásokhoz.

¹ Dr. Bittner István ezredes, a hadtudomány kandidátusa, MH ÖLTP Logisztikai Tervezési Főnökség, főnök.

Schmidt Zoltán mk. őrnagy MH ÖLTP Logisztikai Tervezési Főnökség, koordinációs főtiszt.

Fogyasztói logisztika szervezeti elemei

A Logisztikai szervezetek kialakításának főbb alapelvei voltak:

- A fegyvernemi sajátosságok figyelembevételével azonos funkcionális szervezeti elemek épüljenek be az állománytáblákba, a központi, a haderónemi és csapattagozatban egyaránt.
- A felsőszintű logisztikai vezető szervezet (MH ÖLTP) struktúrája kerüljön leképzésre a haderónemi, a dandár, ezred és önálló zászlóalj logisztikai főnökségei kialakításánál, ugyanis ez a feltétele a vertikálisan megvalósuló szakmai vezetésnek.
- A végrehajtó szervezeteknél javító, ellátó és szállító-alegységek kerüljenek megalakításra.
- A dandárok, ezredek logisztikai alegységei megszervezésénél alapkövetelmény, hogy azok biztosítsák a tagozatra előírt anyagi készletek mobilizálási feltételeit, javító erői, pedig az alkatrész-cserés kisjavításokat.
- Az önálló zászlóalj logisztikai alegységei biztosítsák a zászlóalj viszonylagos önállóságát.

A Magyar Honvédségen belül a fogyasztói logisztikai funkciók megvalósítására három logisztikai támogatási tagozat került kialakításra. Az első tagozat a csapat (dandár és ezred), melybe az alegység, a szervezeti és a közvetlen támogató logisztika elemei tartoznak, a második a haderónemi logisztika (csak a szárazföldi haderónemnél), mely feladatokat a haderónemi parancsnokság logisztikai támogató szervezete végzi, a harmadik tagozat a központi, melyet az MH Összhaderónemi Logisztikai és Támogató Parancsnokság és alárendelt logisztikai szervezetei alkotnak.

Csapat (harcászati) tagozat

A harcászati műveletek logisztikai támogatása a dandár (ezred) általános szervezeti struktúrájával összhangban került kialakításra. A logisztikai támogatás három szintje valósul meg, úgymint: **alegység szint**, a századok és ütegek esetében, a **szervezeti szint** a zászlóaljnál és az önálló századoknál, **közvetlen támogatási szint** a dandár logisztikai zászlóalj által. A három logisztikai támogatási szint együttesen biztosítja azt a képes-

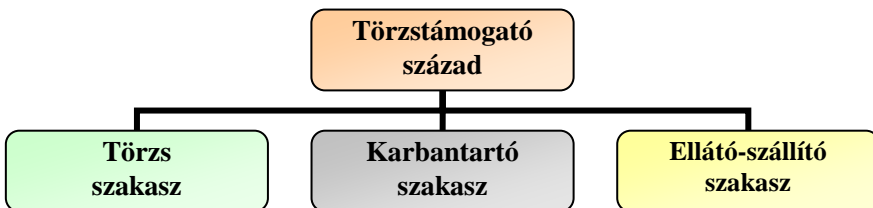
séget, amely a dandár önálló műveleteihez 7 közepes intenzitású harcnapra szükséges.

Alegység szintű logisztika. A század (vagy üteg) az alapvető szervezeti elem a haderőn belül és manőverező képességének biztosítása érdekében minimális támogató képességgel rendelkezik. A részére szükséges támogatást a zászlóaljtól kapja. A század törzsben lévő személyi állomány segíti a parancsnokot alapvető feladatai: kiképzés, személyügyi munka, ellátás, javítás végrehajtásában. *A szabvány századtörzs struktúrára megfelel a csapat szintű logisztika igényeinek és biztosítja az alábbiakat:*

- Eszközök karbantartását (beleértve a megelőző karbantartást);
- Fegyverzet nyilvántartását, biztonságos tárolását, karbantartását;
- Az ellátási feladatokat, anyagnyilvántartást.

Szervezeti szintű logisztika. Zászlóaljak és önálló századok olyan képességekkel kerültek megszervezésre, amelyekkel a szervezeti szintű logisztikai feladatok végrehajthatók és lehetővé teszik számukra az alakulat műveleteinek támogatását meghatározott ideig, az aktuális feladat és a hadművelleti környezettől függően.

A zászlóalj **törzs S4 részlege** a parancsnok alapvető segítője a harcászati elképzelés logisztikai támogatása megtervezésében. A logisztika feladatai végrehajtása közé tartozik a javítás-karbantartás, ellátás, szállítás, melynek elemei a **törzstámogató század(-ok)** szervezetébe kerültek beépítésre. A törzstámogató században kialakításra került logisztikai támogató elemek nagysága az adott zászlóalj vagy önálló század szervezeti struktúrájához és feladatrendszeréhez igazítva került meghatározásra.

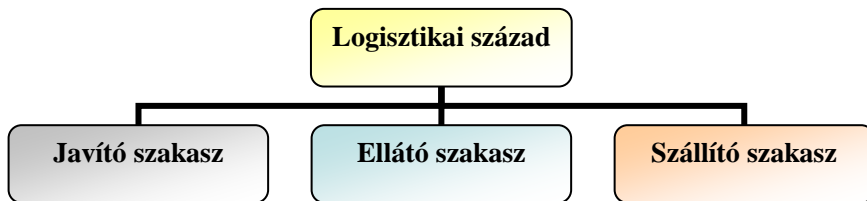


A szervezeti szintű logisztika biztosítja a közvetlenül megjelenő szükségleteket, lehetővé teszi a viszonylag független műveleteket, a gyors települést és a manőverező képességet.

Ez a logisztikai támogatás területén az alábbiakat jelenti:

- A karbantartási funkció a gyorsan végrehajtható feladatokra koncentrálni, amely biztosítja az eszközök hadi használható állapotának fenntartását, a tervezett szervizelést, beszügyelést és kisebb javítások elvégzését.
- Ellátást, amely a működőképesség meghatározott szintjét tudja biztosítani az egyes ellátási osztályok anyagaiból. A manőverezési képesség megtartása érdekében szükségszerűen ezek minimális szintet képviselnek.
- Szállítási kapacitás, amely lehetővé teszi a zászlóalj (vagy önálló század) összes rendszeresített eszközének és készleteinek felmálházását, elszállítását.

Az önálló zászlóalj logisztikai feladatainak tervezését, vezetését, illetve a szakági gazdálkodással kapcsolatos feladatok végzését a zászlóalj törzsébe szervezett logisztikai főnökség hajtja végre. A zászlóalj logisztikai támogatását a logisztikai századba szervezett szállító, ellátó és javító szakaszok végzik.

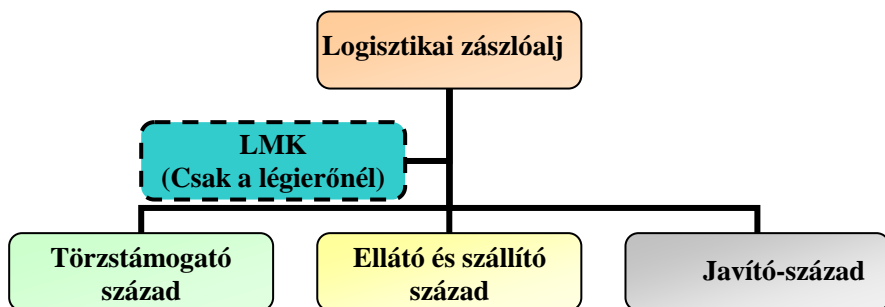


A logisztikai század képességei biztosítják a zászlóalj után számvevett anyagi készletek mobilizálásának, zászlóalj technikai eszközei karbantartásának feltételeit, valamint az önálló alkalmazásához szükséges logisztikai autonómiát.

Közvetlen támogató logisztika. A dandár önálló műveleti végrehajtásának, a zászlóalj mozgékonyságának megőrzése, megerősítése érdekében a dandároknál nagyfokú logisztikai képességekkel rendelkező **logisztikai zászlóalj** kerültek szervezésre.

Minden logisztikai zászlóalj az általa támogatott dandár alkalmazási sajátosságainak megfelelően került kialakításra, Az alapvető elemek min-

den zászlóaljban megtalálhatóak az alegységek javítási, ellátási és szállítási feladatainak végrehajtására. *A Légierő parancsnokság alárendelt katonai szervezeteinél a logisztikai zászlóaljba került létrehozásra a logisztikai műveleti központ is.*

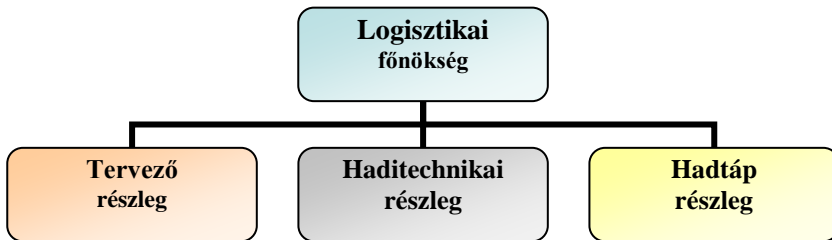


A logisztikai zászlóalj közvetlen támogató karbantartást-javítást biztosít a dandár alegységeinek. Ezen támogatás jellemzője a nagy mozgékonyság, előrelátás, javítás alkatrész cserével.

Közvetlen támogató, ellátó és szállító funkciók a logisztikai zászlóalj ellátó és szállító-századában találhatóak. Ez a század végzi a meghatározott készletek tárolási feladatait, valamint folyamatos utánpótlási feladatokat lát el az alegységek meghatározott szintű harc képességének fenntartása érdekében.

Az MH Szárazföldi Parancsnokság alárendelt katonai szervezeteinél a dandárok törzseibe szervezett logisztikai főnökségek végzik a katonai szervezet működéséhez, készségének fenntartásához, illetve fokozásához, a készségi szolgálatok működtetéséhez, a kiképzéshez és hadműveleti alkalmazáshoz szükséges ellátási, szolgáltatási és üzemeltetési feltételek biztosításának tervezését, szervezését; az érvényben lévő katonai és szakmai követelmények, a biztosított anyagi, technikai és költségvetési fedezetek, előirányzatok figyelembevételével.

Az MH Légierő Parancsnokság alárendelt katonai szervezeteinél a dandár, ezredek illetve repülő bázis törzseibe szervezett logisztikai főnökség végzi a katonai szervezet logisztikai támogatásának tervezését, elveinek szakmai kidolgozását, valamint a csapatgazdálkodással kapcsolatos parancsnoki döntések előkészítését.

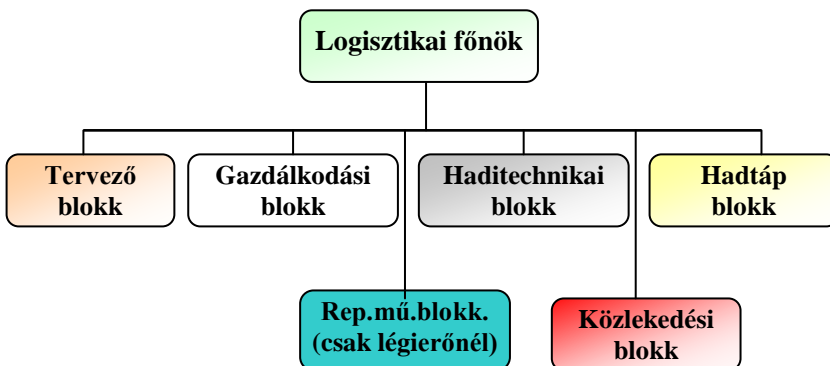


A valós feladatok logisztikai támogatásának szervezését, irányítását, a szakági gazdálkodás tervezését, szervezését az anyagnem-felelősi nyilvántartások vezetését a **logisztikai zászlóalj** állományába szervezett **Logisztikai Műveleti Központok** végzik.

A légi erő csapatainál további sajátosság, hogy – elkülönülten a **Logisztikai Műveleti Központtól** – a repülő-műszaki szakfeladatok teljes tervezése és vezetése a mérnök-műszaki zászlóaljtörzsben szervezett szakállomány feladatköre.

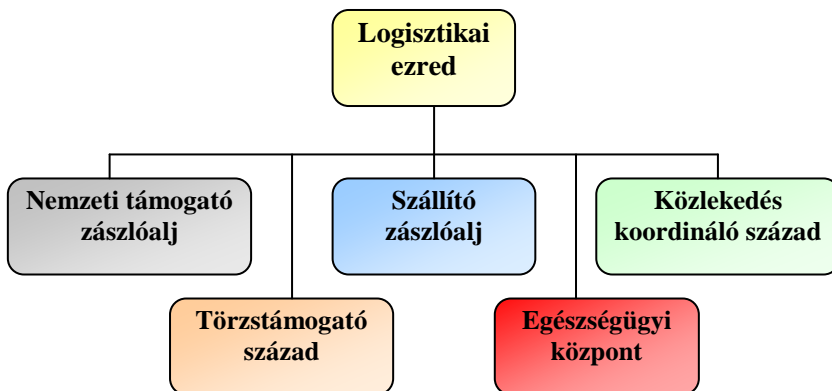
Haderőnemi tagozat

A hadműveleti tagozat logisztikai támogatás vezető szervezetei a haderőnemi parancsnokságok állományába szervezett logisztikai főnökségek, melyek tevékenységüket az **MH ÖLTP parancsnoka** szakmai irányításával végzik.



A haderónemi logisztikai főnökségek végzik a haderónemek alárendelt csapatai működéséhez, harckiképzéséhez, készenlétük fenntartásához és fokozásához, a nemzetközi szerződésekből adódó feladatok teljesítéséhez a logisztikai támogatás rendjének, követelményeinek szabályozását, a végrehajtás szakmai felügyeletét és haderónemi szintű koordinálását. Az alkalmazás logisztikai támogatásának a logisztikai egység, alegységek alkalmazási rendjének, felkészítési követelményeinek kimunkálását, továbbá a hatáskörükbe tartozó szakterületek gazdálkodásának irányítását.

A szárazföldi erők haderónemi szintű támogatást biztosító katonai szervezete a logisztikai ezred. Az ezred képességei két markáns területre koncentrálnak. Ezek a területek a szállítás és a mozgáskoordináló feladatok, melyeknek a katonai szervezetek honi területen történő és azon kívüli alkalmazása során döntő szerepe van.



A honi területen kívül (a nemzeti támogatás keretében) végrehajtott támogatási feladatok végrehajtására alapvetően a **Nemzeti Támogató Zászlóalj** került kialakításra. *A zászlóalj rendelkezik a támogatandó szervezetek után megalakítandó készletek tárolásához és annak meghatározott részei mobilizálásához szükséges képességekkel.* A zászlóalj szervezeti felépítése megfelel a telepíthetőség kritériumainak, azonban a feladat végrehajtásához az alkalmazási körülmények figyelembevételével (tér és idő vonatkozásában), adminisztratív beosztásokkal (tolmács, szerződés kötő, összekötő) *kiegészítésre* kerülhet.

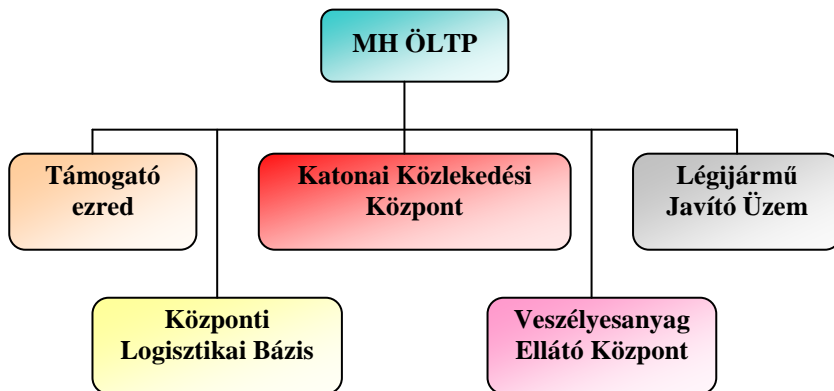
Az ezred szállítózászlóalja alapvető rendeltetése a honi területen belül végrehajtott szállítási feladatok végrehajtása. A szállítási feladatok közül kiemelt jelentőséggel bírnak a honi területen lévő katonai szervezetek ellátása, illetve a honi területen kívül alkalmazott alegységek készle-

teinek hazai megalakítása érdekében a **Központi Logisztikai Bázistól, Veszélyesanyag Ellátó Központtól**, illetve polgári bázisoktól az igénylő alakulatokig (**Nemzeti Támogató Zászlóaljig**) végrehajtott szállítási feladatok. A zászlóalj felépítése lehetővé teszi honi területen kívül a nemzeti támogató zászlóalj megerősítését, amennyiben az utánpótlási lehetőségek megkövetelik a műveleti területen lévő anyagi készletek nagyságának, vagy mobilizáltságának növelését.

A zászlóalj közlekedéskoordináló századának alapvető feladata a hadműveleti, harcászati szintű átcsoportosítások tervezése, a végrehajtás támogatása kisebb forgalomszabályzó, közúti szállítmánykísérő és felvezetési feladatok elvégzése útján. A század azonban a klasszikus kommandáns feladatok végzésére nem alkalmas. Feladatát a honi területen kívül szövetségesi kötelékben vagy önállóan végzi, honi területen a befogadó nemzeti támogatás katona logisztikai feladatai végrehajtásánál játszik jelentős szerepet.

Központi tagozat

A logisztikai modernizációs folyamat során a legnagyobb változás az **MH Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsnokság** alárendelt logisztikai végrehajtó szervezeteinél következett be.



A központi logisztikai végrehajtó szervezeteknél *a humán erőforrások csökkentése, a használatban lévő objektumok szűkítése, a szervezetek működési hatékonyságának növelése, a gazdasági folyamatok, valamint a vezetés egyszerűsítése, működési költségeinek csökkentése* érdekében strukturális változások kerültek végrehajtásra.

A szervezeti változások következtében törülésre kerültek a **Támogató ezred** és a **Katonai Közlekedési Központ „M”** szervezetű **szállítózáslóaljai**, melyek biztosították alkalmazási időszakban az MH ÖLTP parancsnoknak az anyagi manőverek végrehajtását.

A három ellátó központból a szervezetek és szervezeti elemek további koncentrálásával létrehozásra kerül a **Központi Logisztikai Bázis (KBL)** és a **Veszélyesanyag Ellátó Központ (VEK)**. *A logisztikai bázis és az ellátó központ megvalósítása 14 raktárbázis megszüntetését jelenti.*

A Budapest helyőrségben települt HM objektumok logisztikai támogatási feladatait, valamint a helyőrségi szállítási feladatok végrehajtását a **Támogató Ezred** végzi. Az objektumok kiszolgálásán túlmenően feladatkörébe tartozik a protokolláris rendezvények logisztikai támogatása, központi szállítási és szállítmánykísérési feladatok végrehajtása is.

A **Katonai Közlekedési Központ** a feladatrendszere keretében végzi a katonai szervezetek személyi állományának, technikai eszközeinek, anyagainak vasúti, közúti, vízi és légi- ellátási, kiképzési és egyéb célmozgásainak tervezését, szervezését, koordinálását, operatív irányítását és ellenőrzését. Emellett végzi a honi területen kívül alkalmazásra kerülő katonai szervezetek ki- és visszatelepítésének, valamint utánszállításainak szervezését, koordinálását, operatív irányítását. A központnak jelentős szerepe van a **Befogadó Nemzeti Támogatás (BNT)** katona logisztikai feladatai keretében a Magyar Köztársaság területére érkező katonai csoportok tovább- és visszaszállításának koordinálásában, operatív irányításában. A nagyobb katonai mozgások esetén bázisán alakul meg és kerül működtetésre a **Nemzeti Mozdáskoordináló Központ**.

Az MH repülő csapatainál rendszeresített repülőgépek, helikopterek és tartozékainak, a repülőcsapatok javítási lehetőségeit meghaladó javításait, szerkezeti átalakítások végzését a **Légijármű Javítóüzem** hajtja végre. Feladatai közé tartozik a repülőtechnika üzemeltetése során alkalmazott speciális és általános mérő- és ellenőrző berendezések, komplexumok kalibrálása, javítása akkreditált tevékenység keretében.

A logisztikai támogatás rendszerében a III. és V. anyagosztályok körébe tartozó anyagok beszerzésének tervezését, a készletgazdálkodás műveleteinek végzését, valamint a katonai szervezetek igényeinek kielégítését a **Veszélyesanyag Ellátó Központ** végzi. Az ellátó központ tárolja a

katonai szervezetek után megalakítandó anyagi készleteket², a III. anyagosztálynál a polgári erőforrások igénybevételével.

A **Központi Logisztikai Bázis** feladatrendszerével egy későbbi fejezetben részletesen foglalkozunk.

A központi (felső szintű) logisztikai vezető szervezet az **MH Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsnokság (MH ÖLTTP)**. Az MH ÖLTTP végzi az MH katonai szervezetei, továbbá a HM és közvetlen szervezetei haditechnikai, hadtáp, közlekedési - a fogyasztói logisztika körébe tartozó - biztosítási, létesítmény-fenntartási feladatainak tervezését, szervezését és a végrehajtás irányítását béke és alkalmazási időszakban. Az MH felsőszintű vezető szervei és csapatai béke és alkalmazási időszaki támogatási feladatainak tervezését, szervezését és a végrehajtás irányítását.

Szervezeti felépítésében megtalálhatók a **logisztikai**, a **támogatási** és a **parancsnoki vezetési** funkciókat végző szervezeti elemek, **amelyek területüknek megfelelően szakmailag** irányítják az MH ÖLTTP katonai szervezeteit és a **különböző vezetési szinteken található logisztikai főnökségeket és szervezeteket**.

Az MH ÖLTTP stratégiai tervező és döntés előkészítő szervezeti elemei alapvető feladatként végzik a parancsnokság vezérkari funkcióinak (**J-4**) ellátását. Együttműködnek a **HM HVK J-s csoportfőnökségeivel**, a haderőnemi logisztikai főnökségekkel és a szakterületeket érintő parancsnoksági szervezeti elemekkel.

Az MH ÖLTTP belső működésével és a szolgálati alárendeltek vezetésével kapcsolatos feladatokat a törzsfőnök (pk.h.) szakmai irányítása alatt működő szervezeti elemek végzik.

A **központi logisztikai** feladatok tervező, szervező, irányító szervezeti elemei az **MH Haditechnikai Főnökség, MH Hadtáp Főnökség, MH Közlekedési Szolgálat Főnökség, MH Gazdasági Főnökség**.

² Kivéve a fegyveres készenléti (készségi) szolgálatok után számvetett készletek.

A szakirányítás a katonai vezetési hierarchia minden szintjén működik. A szakmai irányítás vertikális rendszerében a rendszer csúcsán a **HM közigazgatási államtitkár** áll, aki a **HM védelem gazdasági helyettes államtitkár** útján gyakorol felügyeletet az MH Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsnokság szak tevékenységére. Az **MH ÖLTP parancsnoka szakmai előjárója a Magyar Honvédség logisztikai szakállományának.** Szakmai vezetését a haderőnemi parancsnokságok logisztikai főnökei, valamint a **Budapesti Helyőrség Parancsnokság** logisztikai alosztályvezetője útján a részére biztosított jogkörök alapján végzi.

A haderőnemi parancsnokságok logisztikai főnökei szakmai előjárói a haderőnemek alárendelt katonai szervezetei logisztikai szakállományának. Jogosultak logisztikai szakmai intézkedések kiadására, illetve jelentések bekérésére a haderőnemek alárendelt csapatai részéről.

A katonai szervezetek logisztikai főnökei szakmai előjárói a szervezet logisztikai szakállományának³.

Logisztikai rendszer működése

A logisztikai rendszer a nemzeti erőforrások hatékony felhasználásán, támogatási lehetőségeinek a katonai szervezetek valós igényeihez igazodó elosztásán alapul.

A katonai szervezetek logisztikai szükségleteinek kielégítésére békeben, az alkalmazás időszakában egycsatornás, kéttagozatos (központ-csapat vagy szolgáltató-csapat) logisztikai támogatási rendszer működik.

A logisztika rendszerében a rendelkezésre álló erőforrások hatékony felhasználása érdekében a katonai szervezetek ellátását szolgáló anyagokból alapvetően csak akkor kerülnek készletek kialakításra, amennyiben azok beszerzése katonailag indokolt időn belül nem lehetséges, amennyiben a készletezés gazdaságosabb, mint az igény keletkezési idő-

³ 226/2004 kormányrendelet alapján.

pontjában történő beszerzés vagy amennyiben a készletek megléte más okból elengedhetetlen⁴.

A Magyar Honvédség előtt álló feladatok megkövetelik az ellátási anyagok igény szerinti biztosítását úgy, hogy a béke és az alkalmazási igények kielégítése mennyiségileg, minőségileg a meghatározott időn belül biztosítható legyen, a készletek biztosítása, beszerzése és tárolása gazdaságosan valósuljon meg. ***A felmerülő igények megkövetelik a dinamikus, folyamatorientált, a mindenkori alkalmazási igényekhez igazodó, rugalmas és átlátható logisztikai támogatási rendszer meglétét.*** A logisztikai támogatási rendszer akkor képes az alkalmazási igényeket kielégíteni, ha azok normákban, normatívákban rögzítésre kerültek.

A rendszer megteremtésének feltétele a logisztikai folyamatok minden szinten biztosított átláthatósága, az egyes szinteknek megfelelő információszolgáltató hálózat, valamint a felhasználás megbízható számítására, a meghibásodási ráták és az elhasználódás előrejelzésére való képesség.

A logisztikai rendszerbe betagozódik az összes szervezetszerű és külső partner. A rendszer irányultsága megfelel a Magyar Honvédség béke és alkalmazási szükségleteinek. A működés feltétele a haderő egészét lefedő logisztikai vezetési és szakmai információs rendszer megléte, amely rendszerben megvalósul a beszállítótól a felhasználóig terjedő anyag, szolgáltatás és információs folyamatok tervezése, irányítása és ellenőrzése.

A logisztikai rendszer átalakításával a jelen állapothoz képest csökkenteni kell a beszerzések során lekötött pénzügyi források nagyságát. A cél elérésére szolgáló eszközök különösképpen a keretszerződések, a műveleti területekre is kiterjedő beszállítói szerződések megkötése a szállítókkal, a civil szolgáltatókkal, a bérlet, a multinacionális beszerzések, közös készletek képzése, készletezés.

A szerződésekkel nem biztosítható védelmi célú szolgáltatások, a feltételek teljesülése esetén a hatályos szabályozásnak megfelelő védelmi felkészülési, gazdaság mozgósítási és igénybevételi törvények alapján kerül biztosításra.

⁴ Speciálisan csak katonai rendeltetésű anyagok. pl. lőszer, műszaki, illetve vegyvédelmi anyag stb.

A békefeladatok logisztikai támogatási feladatai erőforrás igényének meghatározása a korábbi felhasználások statisztikai elemzésén alapul. A felmerülő igények nagyságrendjét és felépítését a békeidőben fenntartandó készletléti szinthez, valamint a békeidőben végrehajtandó műveletek (missziók) végrehajtásához szükséges logisztikai szükségletek határozzák meg. A békefeladatok igénye a békefeladatokhoz, illetve az alkalmazási feladatokhoz szükséges igényekből tevődik össze, melyeknek rendelkezésre kell állnia.

A békefeladatokhoz az igények kielégítése elsődlegesen azok keletkezésekor kiszállítással történik, amelyet a szállítókkal kötött szerződések és az igény szerinti rövid határidejű beszerzések garantálnak. ***A békefeladatok logisztikai támogatási rendszerében nem kell raktári készleteket kialakítani a piacon mindenkor megbízhatóan, megfelelő mennyiségben beszerezhető anyagokból.***

A békefeladatokhoz szükséges anyagok mozgatását, raktározását, karbantartását (javítását) és szállítását alapvetően a ***gyártók vagy szolgáltatók*** végzik. A költségtakarékos megoldásokkal biztosítani kell, hogy az igényelt anyagok mindenkor a megfelelő mennyiségben, minőségben és helyen rendelkezésre álljanak. A polgári szférában történő készletképzés esetén biztosítani szükséges az állapot követésére és értékelésére való képesség, valamint az anyagok kezelésére és javítására való képesség fenntartását és törvényi feltételeket.

Az alkalmazás logisztikai támogatása meghatározó jelentőséggel bír a végrehajtó katonai szervezetek működőképessége és a műveletek eredményessége szempontjából. Az alkalmazási terület infrastrukturális, környezeti és időjárási körülményeinek, a **BNT** lehetőségeinek elemzését követően kerül meghatározásra a helyszínen megalkotandó készletek nagysága.

A műveletek logisztikai támogatásának tervezése időszakában a lehetséges polgári szolgáltatások a logisztikai rendszerbe integrálásra kerülnek amennyiben gazdaságilag és katonailag elfogadhatóak. Az ellátási anyagok esetében törekedni kell azoknak közvetlenül az igénylőnél történő biztosítására.

A katonai szervezetek után számvetett készletek rendelkezésre állása megfelel a katonai szervezetek készletléti kategóriájának. Az elvárások teljesítéséhez olyan raktározási eljárás kerül kialakításra, amely biztosítja a műveleti követelmények szerinti hozzáférést, a műveletben részvevő

szervezetek folyamatos ellátását és rövid idő alatt megvalósítható telepíthetőséget, adott esetben légi, vagy vízi úton is.

Ellátási folyamatok

Anyaggazdálkodás tervezési folyamata

Az éves anyaggazdálkodás tervezés célja, hogy a katonai szervezetek a tárgy évre meghatározott feladatainak teljesítéséhez a szükséges technikai eszközök és anyagok megfelelő időben, a szükséges mennyiségben és minőségben biztosításra kerüljenek.

A Tárca Védelmi Tervező Rendszer (TVTR) keretén belül *a katonai szervezetek, a HM hivatalok és háttérintézmények, valamint a honvédelmi miniszter irányítása és felügyelete alá tartozó szervezetek tervezik* a saját és alárendelt, illetve utalt szervezeteik kiképzési és alkalmazási, működési-fenntartási és egyéb feladatait, azok várható költségeit, erőforrás igényeit.

A feladatokkal párhuzamosan tervezik azok végrehajtásához szükséges csapathatáskörbe tartozó erőforrásokat és költségeket, illetve a költségvetési-kiadás igényeket. A központi (*természetbeni*) ellátás körébe tartozó anyagokat, eszközöket, szolgáltatásokat a **Központi Logisztikai Bázistól**, illetve a **Veszélyesanyag Ellátó Központtól** igénylik.

A szervezetek egyedi, egyszeri kiemelt kiképzési és alkalmazási feladataik végrehajtásához szükséges erőforrásokat külön-külön, a folyamatos ismétlődő feladataik végrehajtásához, a működés-fenntartásához szükséges erőforrásokat *normatív alapon, normák hiányában tapasztalatok alapján tervezik.*

A szervezetek vezetői az MH szintű tervező, illetve gazdálkodó szervezetek által előírtak szerint készítik el és terjesztik fel a szolgálati előjáró (hivatali felettes) szerveknek a **képesség és feladatterveket**, a csapat hatáskörébe tartozó erőforrás- és költség, illetve költség-kiadás igény terveket, valamint a központi (természetbeni) ellátáskörébe tartozó igényeket. A központi (természetbeni) ellátáskörébe tartozó igényeket közvetlenül is megküldik az őket ellátó, illetékes MH szintű gazdálkodó szervezeteknek (*Központi Logisztikai Bázisnak, illetve a Veszélyesanyag Ellátó Központnak*).

A haderőnemek, a szolgálati előjáró (hivatali felettes) szervek felülvizsgálják és egyeztetik az alárendelt szervezetek terveit, igényeit és azokat összesítve felterjesztik az MH szintű anyagnemfelelős szolgáltatókhoz. Ezzel párhuzamosan a KLB és a VEK – az MH szintű anyagnemfelelős szolgáltatók koordinálásával – végrehajtják a központi feladatok végrehajtásához szükséges erőforrások tervezését.

A **Tárca Védelmi Tervező Rendszer** keretében összeállított – és a honvédelmi miniszter által jóváhagyott – HM tárca 10 éves Alapterv dokumentációjának részét képező erőforrás- és költségtervek alapján a logisztikai bázis és az ellátó központ az anyagnemfelelős szolgáltatók szakmai irányítása mellett elkészíti az előzetes beszerzési terveket. Az elkészített beszerzési terveket az **MH Gazdasági Főnökség** összesíti és megküldi a **HM Gazdasági tervező Hivatal (GTH)** részére, aki végrehajtja a terv összevetését a Magyar Honvédség 10 éves részletes feladataival és a hozzá kapcsolódó erőforrás tervekkel, majd ezt követően megküldi a **HM Központi Pénzügyi és Számviteli Hivatal (KPSZH)** részére. A HM KPSZH az **Előzetes Éves Beszerzési Tervet** – az éves költségvetési tervjavaslattal történő egyeztetést követően – ellenjegyzi, majd megküldi a **HM Logisztikai és Haditechnikai Fejlesztési Felügyeleti Főosztály** részére, aki a *HM Honvéd Vezérkar főnök egyetértésével a HM védelemgazdasági helyettes államtitkár útján a HM közigazgatási államtitkár terjeszti elő jóváhagyásra a honvédelmi miniszter részére.* A HM tárca költségvetésének jóváhagyását követően harminc napon belül az **Előzetes Éves Beszerzési Tervet** pontosítani kell és az előzőeknek megfelelően ismételtén a honvédelmi miniszter elé kell terjeszteni jóváhagyás céljából.

A jóváhagyott tervekben szereplő beszerzési eljárások előzetes engedélyeztetés nélkül indíthatóak.

Technikai eszközök, anyagok ellátási folyamata

Az ellátási rendszerben a szükségletek igénylése alulról felfelé, az igények kielégítése felülről lefelé történik, a gazdálkodási szabályzók figyelembevételével, alapvetően a csapat és logisztikai bázis, illetve ellátó központ között.

A katonai szervezeteknek (intézményeknek) feladataik végrehajtása során logisztikai igények, szükségletek keletkeznek. Ezek az igények lehetnek eszköz, illetve anyagi vagy szolgáltatási (szállítás, javítás stb.) vonatkozásúak. A keletkezett igényeket a katonai szervezet a szolgálati út betartásával felterjeszti a **Központi Logisztikai Bázisnak**, vagy pedig a

Veszélyesanyag Ellátó Központnak. A logisztikai bázis, illetve az ellátó központ a beérkező igényeket feldolgozza és a részükre meghatározott prioritás alapján, kielégíti a felmerült szükségleteket. Az eszköz, illetve anyagi vonatkozású szükségletek kielégítése történhet a logisztikai bázis, illetve az ellátó központ meglévő raktárkészletéből, a polgári szférában szerződések keretében lekötött források terhére, egyszeri beszerzéssel vagy más katonai szervezettől történő átcsoportosítással.

A raktárkészletből biztosított eszközök⁵, anyagok kiszállítása katonai és polgári szállítóeszközök igénybevételével, lehetőség szerint terítő-járatok alkalmazásával kerül végrehajtásra. A logisztikai bázis, illetve az ellátó központ a szállítási feladatok vonatkozásában igénytámasztóként fordul a **Katonai Közlekedési Központ**hoz, aki a felmerülő igények teljesítését a polgári szférával megkötött szerződések alapján biztosítja.

A nem raktárkészletből biztosított eszközök, anyagok vonatkozásában a fajlagos költségek csökkentése érdekében a beszerzett anyag a szállítótól (termelőtől, forgalmazótól) közvetlenül a felhasználóhoz kerül kiszállításra. A lehetőségek és a gazdaságossági tényezők figyelembevételével, a szállító eszközeivel, vagy más szolgáltató igénybevételével.

A katonai szervezetek a felterjesztett igények teljesítéséről, a teljesítés elmaradásáról, illetve a teljesítés esetleges késéséről a beérkezett igények feldolgozását követően tájékoztatásra kerülnek a központi ellátó szerv által.

A katonai szervezetek felmerülő szükségleteinek biztosítása érdekében a beszerzések több szinten, központosított közbeszerzés, illetve közbeszerzés útján kerül végrehajtásra.

Központi Logisztikai Bázis

Az ellátás rugalmasabb, megbízhatóbb és költségkímélőbb megszervezésére előtérbe került az anyagáramlás rendszerében a Központi Logisztikai Bázis megvalósítása, a jelenleg meglévő Hadtápanyag Ellátó Központ és a Haditechnikai Ellátó Központ 14 raktárbázisának meg-

⁵ Kivételt képeznek az állománytáblás, illetve hadinormás eszközök, melyek átvétele a Központi Logisztikai Bázison történik és kiszállítása az adott eszköztől függően kerül végrehajtásra.

szüntetésével, feladatrendszerük összevonásával. A kialakításra kerülő logisztikai bázis a térben kiterjedt szállító és felhasználó hálózatok integrálásával, egy rendszerben köti össze, összehangolva az ellátók és a felhasználók igényeit.

A napjainkban meglévő ellátó központokból, a tervezett feladatrendszerrel rendelkező **Központi Logisztikai Bázis** létrehozása nem csupán azt jelenti, hogy a meglévő raktárak egy objektumban kerülnek elhelyezésre⁶. A jelenleg különböző szolgálati ágakhoz tartozó anyagok – az együtt tárolhatóságra vonatkozó utasítások, intézkedések figyelembevételével – egy objektumban és közösen kerülnek (akár egy polcon) tárolásra. A logisztikai bázisban a *raktározás, az anyag- és eszközkezelés központosításán túl* megjelenítésre kerülnek mindazok a *logisztikai funkciók*, melyek a központi tagozat feladataihoz tartoznak, *úgy mint:*

- Speciális szakkiképzési feladatok;
- Katonai eszközökhöz kötődő hatósági feladatok (gépjármű vizsg., mérésügy stb.);
- MH szintű nyilvántartások vezetése anyagnemfelelős szolgálatok részére;
- Anyagok és eszközök minőségi vizsgálata (laborok, mérőállomások, stb.);
- Kiadáshoz tartozó speciális javítás, üzembe helyezés;
- Karbantartás, konzerválás;
- Katonai szervezetektől levett eszközök, anyagok bevizsgálása, javításba adása;
- Hulladékkezelési feladatok.

A Központi Logisztikai Bázis megalósításának legfontosabb feltételei:

- Szolgálati ágak anyagainak összevonása (tárolás szempontjából);

⁶ A Központi Logisztikai Bázis objektumában kerülnek megteremtésre az MH Szabályzatkiadó Intézet és Központi Nyomda egy objektumban történő elhelyezésének feltételei.

- NATO kodifikációs rendszer nemzeti alkalmazása;
- Egységes MH logisztikai információs rendszer kialakítása és működtetése.

A Központi logisztikai Bázis működésének alapfeltételei:

- A KLB modern, a kor színvonalának megfelelő raktározási, anyagmozgatási és informatikai technológiával történő kialakítása;
- Tárolandó anyagi készletek mennyiségének optimalizálása
 - csak 1-6 hónapnál hosszabb beszerzési idejű anyagok tárolása, fokozott készenlét és alkalmazás időszakára,
 - csak a beszerzési időt áthidaló nagyságrendű anyagi készletek tárolása, a készenlét fenntartása és fokozása, valamint a kiképzési feladatokhoz,
 - a kereskedelmi forgalomból beszerezhető áruk optimalizációja.

A Központi Logisztikai Bázis megvalósításának előnyei

- Ellátás biztonságának és színvonalának növelése.
- A Központi Logisztikai Bázis megvalósításával a korábbi széttagolt raktárhálózat koncentrációra kerül.
- Az ellátó központok és ezen belül a raktárak összevonása következtében jelentősen csökkenthető a törzskari és adminisztratív létszám.
- A III. és V. anyagosztályokba tartozó anyagok kivételével az optimalizáció figyelembevételével megalakított készletek egy objektumban kerülnek elhelyezésre.
- Az egy objektumban, kisebb területen történő elhelyezkedés jelentős mértékben csökkenti a fenntartási és működtetési költségeket.
- Korszerű informatikai rendszerek üzemeltetéséből adódó előnyök kihasználásával megvalósul a kontrolling.
- Racionális szállítás-szervezés és optimalizálás.

- A logisztikai vezetést egyszerűsíti az ellátó központok koncentrációja.
- A logisztikai központ infrastrukturális és informatikai feltételei megteremtik az egységalkományok összeállításának feltételeit, valamint az eszköz, illetve anyagok nyomon követhetőségét.
- PPP konstrukció alkalmazásával vállalkozói alapon, HM központi beruházási források nélkül megvalósítható.

Összegzés

A fentiekben vázolt logisztikai rendszer megteremti azokat a képességeket, melyek minden esetben biztosítják a Magyar Honvédség alkalmazásának logisztikai feltételeit. Az így átalakuló logisztikai rendszer úgy épül fel, hogy mind minőségben és mennyiségben biztosítja a katonai szervezetek képességei maximális kihasználását.

Az átalakítás következményeivel a logisztikai támogatás minden tagozatán számolni kell. Ki kell alakítani azt a működési rendet és szervezeti kereteket, amelyekkel az egyidejű alkalmazás, béketeremtés, békekikényszerítés és békefenntartás logisztikai háttere megteremthető. Ez a meglévő szervezetek további integrációját, a tagozatok, szintek közötti feladatok célirányos, arányos megosztását, a felelőségi- és jogkörök decentralizálását eredményezi.

Napjainkban a logisztikai támogató szervezetek előtt álló optimalizációs folyamat jelentős lépése a több helyőrségben elhelyezkedő, elavult tárolási, anyag mozgatósi technológiával működő ellátó központok integrálásával és az ellátási rendszer korszerűsítésével létrehozandó Központi Logisztikai Bázis. A KLB a kor színvonalának megfelelően valósítja meg az anyagok, technikai eszközök funkcionális tárolásának, valamint a korszerű anyaggazdálkodás és nyilvántartás lehetőségeit. A tárolási funkciók ellátása mellett azonban jelentős szerepe van a logisztikai támogatás végrehajtása érdekében megvalósuló szolgáltatások igénybevételeinek tervezése, szervezése és koordinálása területén is.

A Központi Logisztikai Bázis infrastrukturális feltételeinek megteremtésén túl, a feladatrendszerének teljesülése érdekében azonban jelentős előre lépésnek kell történnie a NATO Kodifikációs Rendszer hazai alkalmazása, valamint az egységes számítógépes anyaggazdálkodási rendszer megteremtése területén a Magyar Honvédségben. A rendszerek

kifejlesztésének és alkalmazásba vételüknek meg kell előznie a bázis létrehozását, úgy hogy a bázis működésének megkezdésére a rendszerek a próbaüzemelésen már túl legyenek és a bázis tervezett működését elősegítsék.

Ebben az anyagban arra kívántunk fókuszálni, hogy milyen módon lehet a haderő-átalakítás keretében az átalakuló logisztikai rendszert kialakítani annak érdekében, hogy az mindenkor megfeleljen a vele szembeni elvárásoknak, legyen hatékony, rugalmas, de ne tartalmazzon felesleges kapacitásokat.

Felhasznált irodalom:

1. Az ellátási cikkek békében és alkalmazások során történő készletezését és biztosítását szabályozó részkoncepció, Szövetségi Védelmi Minisztérium (Bundeswehr), 2003.
2. **Baranyi Ferenc ezredes – Lengyel András alezredes:** A Magyar Honvédség logisztikai rendszere, működési rendje és fejlesztésének irányai, Tanulmány, 2003.
3. **Dr. Bittner István ezredes – Schmidt Zoltán mk. őrnagy:** Elgondolás a Központi Logisztikai Bázis helyéről az MH logisztikai támogatás rendszerében, elemzés, 2004.
4. **Dr. Gáspár Tibor mk. vezérőrnagy – Kovács Ferenc ezredes:** Központi Logisztikai Bázis szakmai koncepció és vezetői tájékoztató (Nytsz.: 1077/23/2004).
5. **Dr. Gáspár Tibor mk. vezérőrnagy:** Központi Logisztikai Bázis szakmai koncepció és vezetői tájékoztató, Powerpoint előadás, 2004.
6. Kísérleti rendszerterv a 2004. évi tervezési feladatok végrehajtására (Nytsz.:190/4/2004) HM Védelmi Tervezési Koordinációs Iroda.
7. Logisztikai keret koncepció Magyar Honvédség, CUBIC csoport, 2001.
8. Magyar Honvédség Összhaderőnemi Logisztikai Doktrina HVK Logisztikai Csoportfőnökség, 2002.
9. www.logsped.hu: A logisztikáról röviden, 2004. szeptember 05. 14.05.

A HOSSZÚTÁVÚ VÉDELMI TERVEZÉSRŐL

Mezey Gyula¹

A cikk a hosszú távú védelmi tervezés elvi kérdéseivel foglalkozik. Csak a racionális döntéshozatal analitikus módszereiről lesz szó – a döntéselméletet, a társadalmi jólét elméletet, és a költség-haszon elmélet lehetőségeit vetjük össze. Ez utóbbin belül összehasonlításra kerülnek a költség-haszonelemzés, a költség-hatásosság elemzés, és a költség-hatékonyságelemzés lehetőségei a PPBS (tervezési, célprogram-indítási, erőforrás- és költségtervezési rendszer) újabb változatainak az alkalmazásában.

1. A hosszú távú védelmi tervezés és a kockázat-alapú döntések

Az a cél, hogy megmondjuk, mekkora és milyen összetételű lehet az a haderő, amelyet az ország még fenn tud tartani. Ez a politikai és a szakmai célokat tekintve egy kompromisszum lesz, hiszen sok területen el kell fogadni kevésbé ambiciózus célokat és eszközöket. A kapott haderőszerkezettel ugyan a fegyveres erők képesek lesznek küldetéseik végrehajtására, de arra már vélhetően nem, hogy ezeket egyidejűleg és egyformán magas színvonalon teljesítsék.

Ugyanakkor a legfontosabb célok tekintetében, azok elérésére mégis a jelenleginél nagyobb képességgel kell rendelkezni. Általában igaz, hogy a hadsereg mérete csökkenni fog, ugyanakkor a reagáló-képessége javulni fog, különösen, ami a nemzetközi műveleteket illeti.

A haderő háborús időszakra vonatkozó szerkezetének váza lépcsőzetesen közelíthető. Először a fegyverrendszerek, majd az azokat kiszolgáló csapatok után, a konkrét fegyverrendszer hatékony működtetéséhez alkalmas csapatszerkezet, és végül a vezetési rendszer alakul ki.

A szervezeti átalakítás közepette azonban „*semmiképpen sem*” csökkenhetnek azok a képességek és azoknak a szakmai ismereteknek a bázisa, amelyek-e céloktól, feladatoktól csaknem függetlenül, jelen idő szerint a katonai védelem elhagyhatatlan részének tekintenek. Egy idő

¹ Dr. habil Mezey Gyula egyetemi docens ZMNE Vezetési és szervezési tanszék.

múlva egyszerűen mégsem lesz tér még a fenti „*semmiképpen sem*” csökkenthető, de fenn pénzügyileg mégsem tartható katonai szakmai területek részére. A leépítés lassabban ugyan, de ezeknél is helyenként be fog következni azért, hogy korszerűbb, az akkori új kihívásokat megválaszolható új képességeket, funkciókat építhessünk fel.

Az kétségtelen, hogy a leépítések, és a pénzügyi korlátok következtében az ország nagyobb biztonsági kockázatot vállal, hiszen a védelem teljes spektrumában korántsem „*önellátó*”. De legyünk őszinték – talán soha nem is volt az teljes mértékben. Nagy veszélyek csak néhány száz évenként jelentkeztek és - európai összefogás nélkül – akkor mindenképpen elháríthatatlannak bizonyultak. Hisszük, hogy ezt a tudatosan felvállalt biztonsági kockázatot NATO tagságunk, EU tagságunk bőven ellensúlyozza.

Portfólió-tervezéssel a haderőfejlesztés, a védelmi beruházások, beszerzések optimális keverékét keressük. Elméletek segítik annak kiválasztását, hogy egy-egy tervezési döntés alkalmával melyik döntési alternatíva, cselekvési változat a legjobb: de ehhez ***vajon a költség-haszon elmélet (CBA), a döntéselemzés (DA), vagy a társadalmi jólét alapján történő választás elmélete (SWT) lenne-e a legalkalmasabb alap? Vegyük ezeket sorra röviden.***

1.1. Döntéselemzés (DA)

Alapfeltevésünk itt az, hogy a döntéshozó (pl. egy testület), stabil döntési környezetben úgy választ cselekvési változatok közül, hogy céljainak halmozát mennél inkább elérje. Azonban a döntéselemzés eredetileg egyetlen döntéshozót tételez fel, ezért döntéshozó testület (azaz csoport) esetét is erre vezetik vissza, de ekkor egy specialistára van szükség (ő a döntéselemző), aki szakértő módon rendezi össze (strukturálja) a döntési modell elemeit: a cselekvési változatokat, kimeneti értékeket, hasznokat, valószínűségeket.

1.2. Társadalmi jólét elmélet (SWT)

Az SWT felfogható úgy, mint a DA egy különös esete. A társadalmi választás elmélete feltételezi, hogy az egyéni preferenciák aggregálásával el lehet jutni a csoport szubjektív észlelt hasznosságai maximumához.

A jövőbeni események, cselekvési változatok valószínűségeinek szubjektív becslését és a döntés lehetséges kimeneteire vonatkozó prefe-

renciák megállapítását, egymástól minél inkább függetlenül kell végezni. A közvetlenül kifejezett egyéni preferencia az egyén hiedelmeitől függ. Ha a csoport-döntést egy kooperatív játéknak tekintjük, akkor – az ún. kifizetés (pay-off) helyett, – a csoport jólét-függvényét kellene kalkulálni. A preferenciák erősségét pedig éppen a kollektív egyetértéssel létrehozott társadalmi jólét-függvény fejezhetné ki.

*Kimutatható az, hogy elvileg lehetetlen egy társadalmilag optimális döntési szabályt találni. Arrow „lehetetlenségi tétele” azonban rámutat, hogy erre demokratikusan mindaddig nincsen mód, amíg a csoportdöntés ugyan egyéni preferenciák rangsorolásától függ, de a preferenciák erősségét egyénileg nem adták meg – tehát a csoportdöntés vagy **diktatórikus, vagy önkényes**. Kollektív egyetértéssel létrehozott társadalmi jólétfüggvényt a mai napig létre nem hoztak. A csoport eredő haszonfüggvénye esetleg előállhat pl. úgy, hogy tagjainak preferenciáit akár a döntéselemző, akár a csoport „**erős embere**” önkényesen súlyozza patriarchális döntéshozatal esetében.*

*Kimutatták azonban, hogy nem feltétlenül szükséges az egzakt preferencia-erő értékek megadása, elegendő csupán az értékek konzisztenciájának biztosítása². Ordinalis preferencia helyett **kardinalis** reprezentációk, pl. érték-függvények, haszon-függvények használatosak. Az érték-függvény a preferencia-erőt méri akkor, ha biztosan tudjuk a többváltozós következményt. A haszon-függvény ugyanezt méri bizonytalanság, kockázat esetén. Lehetséges az, hogy a kockázatot az érték-függvény egy további változójának felvéve egy cselekvési változat költsége helyett, (vagy mellett) az aggregált kockázatot kalkuláljuk. Ekkor költség-haszon összevetés mellett „**aggregált kockázat-aggregált haszon**” elemzés is végezhető, ha pl. a legkisebb kockázatú cselekvési változatot tekintjük a legnagyobb hasznot hozónak.*

1.3. Költség-haszon elemzés (CBA)

A költség-haszonelemzést az SWT olyan speciális esetének tekinthetjük, ahol a hatékonyság kritériuma segítségével az egyéni haszonfüggvények haszon, illetve költség kategóriái összegezhetők. ***Első célunk az, hogy rájövünk, vajon egy újabb erőforrás-reallokáció jobbítja-e a hatékonyságot?***

² P.Goodwin, G.Wright, Decision analysis for management judgement, (Wiley&Sons 1998) p.44. /Vezetői döntést előkészítő döntéselemzés/

Ehhez minden egyes erőforrás-allokáció hatékonyságát kiszámítjuk, összehasonlítjuk. Mind a költség, mind a haszon stabil piaci, vagy közvetve meghatározott értékek. A preferenciákat a *Pareto-optimumra* törekedve meghatározzuk.

2. Kontrolling

Elméletileg alapvetően a CBA döntési kritériumait használná egy ún. „*kontrolling rendszer*” a haderő fejlesztésének és a védelmi K+F folyamatnak, a beszerzéseknek a tervezésére és irányítására³.

A kontrolling rendszer a **PPBS** (Planning, Programming, Budgeting System), benne iteratív ciklikus folyamat zajlik, melynek tervezési szakaszában tűzzük ki a célokat, a programozási szakaszban tervezik a végrehajtás folyamatát, a költségvetést kalkuláló szakaszban pedig beállítják a pénzügyi egyensúlyt. *A védelmi tervezésben a hasznot gyakran valamilyen pontrendszerrel kvantifikálják, a költséget részletes életciklus-költség és rendszer-költség modellekkel számolják. Az idő hatását a nettó jelenérték (NPV) tükrözi.*

Habár a PPBS képes a fenti adatok befogadására, de a bizonytalanság kezelésére nem képes, mert az NPV egyetlen feltételezett fejlesztési folyamat scenáriót tükröz. Ezzel szemben az „*option pricing*” elmélet alapján kalkulált ún. „*real options*” (tényleges lehetőségek) értékelni tudja a rugalmasság, azaz a jövő bizonytalanságai okán nyitva hagyott lehetőségek hasznát is⁴. Egy beruházási döntés alternatíváit értékelve még azt is számba veszi, hogy az, milyen további hatással lenne más jövőbeli alternatívákra, amelyeket választása nyitna⁵.

³ R.H.Haveman, J.Margolis eds., Public Expenditures and Policy Analysis, (Chicago: Markham Publ. Co. 1970). /Közösségi kiadások és irányvonal elemzése/

⁴ R.C.Merton, Application of option-pricing theory: twenty five years later (Nobel lecture, 9 December 1997), www.eafit.edu.co/revista/109/merton.pdf. /a lehetőség elmélet alkalmazása 25 évvel megkésve/

⁵ A.K.Dixit, R.S.Pindyck, Investment under uncertainty (Princeton, Princeton University Press, 1994 p.4). /Beruházás bizonytalanság mellett/

A PPBS-nek vannak újabb változatai, pl. **PPBEES** (ahol a végrehajtás szakaszának irányítása is szerepel a kontrolling rendszerben). Ezen felül azonban a PPBS még kiegészíthető úgy is, hogy alkalmazni tudja a „*real options*” technikát.⁶ Ehhez azonban szükséges előfeltétel mind az **RBP** (erőforrás-alapú szemléletmód), mind a teljesítmény-irányítás bevezetése.⁷

A védelmi tervezés kontrolling rendszere két nagyobb alrendszerre tagolható⁸:

Egyrészt lényegében egy nagyszabású **SWOT**-elemzés (a veszélyeknek, a védelem erős és gyenge pontjainak, az offenzíva lehetőségeinek elemzése) alapján a védelem megerősítése, sebezhetősége kockázatának csökkentése áll a fókuszban. Mivel jelenleg az államok többségének nincs ellenségképe, nincsen konkrét veszély, ezért gyakran a védelmi képességeket ott erősítik, ahol az „*gyenge*”. Ehhez egy technikai részletekbe még nem menő, a funkcionális meghatározottság szintjén mozgó specifikáció kezdetben elegendő. Ezt a specifikációt hívják „*képességprofilnak*”. Az elvárt képesség kialakításához azonban szűkös erőforrások állnak rendelkezésre és e korlátokon belül, amelyek tágítását egyes irányokba képességeink fejlesztésével előrelátóan és szisztematikusan végezzük (RBP erőforrás-alapú szemléletmód) lehet csak döntési játékte-rünk.

Másrészt a teljesítmény-irányítás bevezetése a kontrolling-rendszer további kiegészítései (pl. a BSC balanced scorecard) keretében RBP (erőforrás-alapú szemléletmód) alapján történik. A másik alrendszer számára majd az előbb specifikált „*képességek*” lesznek a kijelölt célok, amelyek végrehajtását tekintjük teljesítménynek és azt a hierarchikus többszintű kontrolling-rendszerben irányítjuk. A szintek között többek között szerepel stratégiai, operatív, taktikai szint is. Ez a szint meghatározza pl. a tervezés időhorizontját, gyakoriságát, részletességét is.

⁶ M.Avram N.Kutalika, Real options: managing strategic investment in an uncertain world (Boston, MA: Harvard Business School Press,1999)./Valós lehetőségek: beruházások stratégiai megfontolásokkal egy bizonytalan világban/

⁷ N.S.Vonortas H.R.Hertzfeld, Long-term R&D project selection (Washington, D.C:George Washington University, November 1995)Hosszútávú K+F szelekció www.aero-space.nasa.gov/library/study/104/hertzfel_doc.pdf.

⁸ Ch.Hitch, R.McKean, The Economics of Defense in the Nuclear Age, (Cambridge Mas.:Harvard Univ. Press 1960). /Az atomkor védelemgazdaságtana/

E két fenti alrendszer egymással pl. a **PPBE** (a PPBS újabb változata) keretében kapcsolódhat egybe⁹. A PPBE (Planning, Programming, Budgeting, Execution) viszont négy szakaszra van tagolva. A védelmi beruházásokról való döntést gazdaságossági számítás készíti elő, ahol meg kell határozni a CEA mutatókat az első és a második szakaszban¹⁰. A „*hatás*” helyett a „*fontosság*” szerinti sorrendet alakítjuk ki az első (tervezési) szakaszban. A „*költség*” sorrendre a második (programozási) szakaszban lesz szükségünk és a „*fontosság*” és a „*költség*” egyidejű mérlegelése alapján döntünk a programok sorsáról. A harmadik szakaszban (költségvetési tervezés) a pénzügyi fedezet korlátait taglaljuk.

2.1. A tervezés szakasza

A tervezési szakasz a következő főbb lépésekből áll:

- A környezet biztonság szempontjából való elemzése és a szövetségi kötelezettségek számbavétele.
- Veszélyelemzés végrehajtása.

Miért a veszélyelemzésre támaszkodunk? Mert döntenünk kell arról, hogy mire költsünk többet, biztonságra vagy jólétre. E kérdésre adott válaszok megközelítése különböző lehet:

- Egyesek szerint főleg a veszélytől való félelem a hajtóerő és nincs világos korreláció a védelmi kiadások és a GDP között¹¹, – de ezzel korántsem ért mindenki egyet.
- Sokan hiszik, hogy a külpolitika, biztonságpolitika, védelmi politika, a haderő, hadiipar, K+F mind a biztonságba, az önvédelembe,

⁹ D.E.Green, An assessment of MOA as a DSS methodology for the management of defence equipment requirements, (MDA dissertation 1988) p.7. /MoA a védelmi eszköz-szükséglet meghatározásának döntéstámogatási módszere/

¹⁰ T.Kausal ed., G.Humily, P.Roller, T.Taylor, A comparison of the defense acquisition systems of France, Great Britain, Germany, and the United States (Defence Systems Management College Press, Fort Belvoir, Virginia 1999) pp.4-35./Franciaország, az Egyesült Királyság, Németország, és az USA védelmi beszerzési rendszereinek összehasonlítása/

¹¹ J.Castillo J.Lowell A.J.Tellis, J.Munoz B.Zycher, Military expenditure and economic growth./Katonai költségvetés és gazdasági növekedés/

egyések szerint „*önbiztosításba*” fektetett beruházás és pl. a biztosítók szimulációs pénzügyi modelljeire lehet támaszkodni alapvetően.

- Kutatók folyamatoptimalizáló modelleket javasoltak arra, hogy ezekkel magyarázzák a védelmi kiadásokat,¹² sőt még az erő alkalmazására irányuló, az elrettentési politikát szolgáló döntéseket is.¹³
- Mások szerint kiindulópont például, hogy a védelemre költött összeg főképp két tényezőtől függ¹⁴: a védelmi elit létszámának nagysága és a politikai légkör a védelmi költségvetés tárgyalásakor.
- További vélemény az, hogy nincsen rá korrekt módszerünk, hogy meghatározzuk, mennyi is elég¹⁵.
- Végül van, aki szerint a fenyegetés-mentesen fenntartható fejlődés és a jelenlegi polgári fogyasztás lehetőleg minél kisebb csökkenése azok a célok, amelyeket a védelemgazdaság jobb hatásfokával kell elérnünk¹⁶. És természetesen lehetnek még további álláspontok is.
- Pl. az 1960-as években *McNamara* az USA védelmi minisztere azt a választ adta, hogy jobban centralizálta a döntéshozatalt, bevezette

¹² R.Marra, A cybernetic model of the US defense expenditure policy making process, (International Studies Quarterly 29 (December)1985) pp.357-384./Az USA védelmi költségvetési politika-alakításának egy kibernetikai modellje/

¹³ Ch.Ostrom, B.Job, The President and the political use of force, (American Political Science Review 80 (June) 1986) pp. 541-566./Az elnök és az erő politikai célú alkalmazása/

¹⁴ K.N.Lewis, The discipline gap and other reasons for humility and realism in defence planning, (in: Davis ed.: New challenges for defence planning, RAND Santa Monica 1994) pp.101-132 p.101./A fegyelmi távolságtartás és egyéb szempontok a védelmi tervezés realitásában/

¹⁵ P.K.Davis, Institutionalizing planning for adaptiveness, (in: P.K.Davies ed.: New challenges for defence planning, RAND Santa Monica CA 1995) p.33./A tervezés adaptív vágtételéhez szükséges intézményi háttér megteremtése/

¹⁶ R.Rosecrance, Economics and national security: the evolutionary process, (in: R.H.Schultz./Gazdaság és nemzetbiztonság: az együttfejlődés folyamata/

a célközpontos vezetési rendszert, alkalmazta az operációkutatás normatív modelljeit.¹⁷

Az előző lépések eredménye alapján a védelmi politika alapelveinek és igényeinek jóváhagyása.

Tegyük fel, hogy elvárható, hogy az új haderő-struktúrával a fegyveres erők képesek legyenek arra, hogy békeidőben teljesítsék ***például az alábbi feladatcsoportokat:***

- fenntartsák a katonai jelenlétet a kiemelt prioritást élvező övezetekben,
- hírszerzést és felderítést folytassanak a magyar érdekerületen,
- fenntartsák a nemzeti szuverenitást és gyakorolják a „***nemzet hatóságának***” szerepét,
- terroristák, szabotázs és más alacsonyintenzitású válságok, fenyegetések ellen biztosítsák a magyar társadalom létfontosságú (kiemelt) tevékenységeit és eszközeit,
- válságkezelést folytassanak,
- megállítsák és visszaverjék az ország elleni korlátozott mértékű támadásokat,
- fogadják és együttműködjenek a szövetséges erőkkel (BNT befogadó nemzeti támogatás),
- fenntartsák a nemzetközi katonai elkötelezettséget.

A fentiekén kívül a fegyveres erők ellátnak még alkalmanként más, olyan feladatokat is, amelyek hasznosak a társadalomnak, de amelyek a haderő szerkezetének kialakítására ne legyenek befolyással. Ha nem abból kívánunk kiindulni, hogy milyen összetételű haderő szükséges ahhoz, hogy a mindenkori politikai cél (elméletileg) elérhető legyen vele, hanem abból, hogy a valóságban majd ezeknek az erőknek a fenntartására csu-

¹⁷ Wisskirchen, Neubiberg, The problem of choice in cost-effectiveness analysis exemplified for the case of the choice of an optimal force structure for the Federal Armed Forces of Germany, (Jahrbucher fur Nationalökonomie und Statistik 213(2) pp.166-175./Költség-haszon elemzést követő döntés az NSZK optimális haderőstruktúrája kiválasztásának esetpéldáján/

pán egy korlátos összeg áll rendelkezésre, **akkor a haderő struktúrájának nagyvonalú felvázolására pl. az alábbi lépések javasolhatók.**

A tervezéshez még szükséges kiinduló alapfeltevések rögzítése

Ilyen alapfeltevéseink pl.:

- Háború vagy válság esetén a NATO jelentős segítséget ad, biztosítja azokat a képességeket, amelyekkel mi nem rendelkezünk.
- A haderő szerkezete függ a mindenkori katonai doktrínától, amelyet időről-időre a védelmi doktrínában és a társadalom helyzetében történő változásokhoz igazítanak.
- Az elemzés időhorizontja célszerűen a most beszerzésre kerülő új fegyverrendszerek életciklusa.
- Bár a GDP-nek a haderőre legfeljebb 2-3 %-a fordítható, magának a GDP éves értékének előrevetítése mégis szükséges.

Az előbb rögzített politikai igényekből kiindulva a stratégiai szükségletek szintjére való lebontás igénye:

Ahhoz, hogy a tervezőknek legyen fix kiindulási pontjuk, el kell dönteni, hogy nagyjából mire képes haderőt célzunk meg a jövőben. Olyant, amelyik *például:* nagy létszámú és gerilla hadviselésre is képes (de akkor csak gyenge fegyverzete lesz pénzügyi korlátaink miatt), vagy inkább olyan legyen, amely agresszió esetén az azt visszaverő NATO-erők befogadását tudja segíteni, de ezen kívül, egyedül, kevés más képessége van. Esetleg csakis azokkal a képességekkel rendelkezzen-e, amelyeket a NATO mindenkor igényel és teljesen idomuljon ahhoz a struktúrához (nem csak idegenben, hanem itthon is) amit onnan éppen elvárnak tőle, vagy éppen gyors fejlődésre legyen inkább képes és olyan „*káderbázis*” legyen, amelyről építkezve 2-3 év alatt – ha kell – egy többféle képességű és nagyobb haderő állítható fel. Végül nagyjából a jelenlegi erők szervezete marad, de a lényegesen kisebb fenyegetettség miatt csökkentett létszáma lesz, vagy lehet egyéb változat.

A jelenleg rendelkezésünkre álló erők színvonalának és ütőerejének (képességeinek) felmérése.

A két előző lépés eredményének összevetése és az eltérés meghatározása, hogy azt megszüntessük.

A fenntartható haderő struktúráját például az alábbi célok és korlátok határolják be:

- korlátozott pénzügyi erőforrások,
- a beruházásra és a működésre fordítható költségek arányát is a pénzügy határozza meg,
- a haderő jelenlegi struktúrája radikálisan alakul át,
- az összlétszám ugyan csökken, de a prioritást élvező területen esetleg még nőni is fog, ha ez szükséges ahhoz, hogy ott a reagálóképesség és a minőség javuljon,
- a megmaradó csapatok magasabb szintű tevékenységet végeznek és a műveleti készenlétük is nő,
- nemzetközi katonai műveletekre való alkalmasságuk megnő,
- meg kell őrizni a legfontosabb (kritikus) képességeket és szaktudást,

Ez utóbbi kritikus képességek például, véleményünk szerint:

- a szárazföldi haderő képessége, hogy összefegyvernemi műveleteket tudjon végrehajtani szövetségesekkel és más fegyveres erőkkel együttműködve.
- a légierő azon képessége, hogy levegő-levegő és levegő-föld hadműveleteket tudjon végrehajtani, a szövetségesekkel és más fegyveres erőkkel együttműködve.

A változtatások következtében a szárazföldi haderő egyes képességei gyengébbek, míg a légierő egyes képességei jobbak lesznek. Mindez nem jelenti azt, hogy a megváltoztatott haderőstruktúra jobban lenne képes visszaverni egy nagyarányú külső támadást. De azt jelenti, hogy ha a fenti kritikus képességekkel egyáltalán nem rendelkeznénk, akkor sokkal sebezhetőbbek lennénk a jelenleg feltételezhető biztonságpolitikai válságkezelési helyzetek egész sorában. Természetesen azt is jelenti, hogy a szövetségi rendszer képességeihez jobban alkalmazkodunk és erőink hatékonysága a munkamegosztás következtében megnőhet.

Az utolsó három lépés ciklikus ismétlése (stratégiai szintről operatív szintre, onnan lefelé bontás).

Az elemzés a katonai doktrínában megadott célból lebontva részcélok, célhierarchiát vázol fel. Ezt azért teszi, hogy a részcélokból kiindulva határozza meg az azok eléréséhez igényelt konkrét képességeket. Ezután e képességeket megtestesítő fegyverrendszereket és a kiszolgáló csapatokat lehet a célhierarchia legalsó szintjére behelyettesíteni. Azt, hogy több lehetőség közül próbálgatva a választást, konkrétan milyen fegyverrendszer lehet az, amely számunkra még pénzügyileg elérhető – nos ezt pénzügyi korlátaink döntően be fogják határolni. Ha ezen belül marad a választásra játékterünk, akkor viszont ott katonaszakmai szempontok alapján lehet dönteni. *De jegyezzük meg:* tervünk alapja a tényleges pénzügyi korlát lesz és csak másodlagos a feltételezett veszélyhelyzetek elleni védelmi szakmai igény kielégítése.

Az, hogy a funkcionális lebontás milyen szintig történik, összefüggésben van a tervezési horizonttal.

A hosszú távú tervezés pl. a nemzeti biztonsági stratégiából indulhat ki és a lebontás vagy a haderő kívánt képességeinek, készülségi fokának, struktúrájának akár az egészét, vagy az operatív szint alatt már a hosszú időtávra terjedő (pl. K+F) célprogramokat célozhatja.

A lebontás a katonai doktrínában kategorizált szakfeladat-rendet (funkciófákat) követheti pl. az ún. STT (strategy-to-tasks) módszerének alkalmazásával.

A programozást megelőző szükséglet-lebontás az STT-t alkalmazza úgy, hogy a funkcionális lebontás a doktrína hierarchia-szintekbe rendezett szakfeladat-rendet követi. *A szintek általában:* küldetés-szint, összhaderőnemi hadászati, műveleti, harcászati, fegyvernemi, parancsnoksági, haderőpótlási, stb. szintek. Mindegyik szinten érvényes a funkciók nagyobb kategóriákba (ezek véleményünk szerint megfelelnek a civil vállalatoknál az ún. stratégiai üzleti egységnek – **SBU**) való csoportosítása, *így pl.:* vezetési rendszer, hírszerzés, műveleti irányítás, mozgékonyosság, a haderő védelme, készletek, haderőszerzés, koordináció¹⁸.

Ezek versenyhelyzete, eredményessége önmagában is értékelhető. A versenyhelyzet vizsgálatát így mind a haderő egészére, mind a fenti SBU-

¹⁸ L.Lewis, C.R.Roll, Strategy-to-tasks: a methodology for resource allocation and management, (prepared for JUORS, Tokyo, Japan December 6-10, RAND Santa Monica CA 1993)./STT: erőforrás-allokáló és erőforrás-gazdálkodási módszer/

kra külön-külön is el kell végezni. Kiindulópont a küldetés-szint, ami a haderőre igényt tartó „*piaci igények*” fajtáit, a fogyasztói csoportokat, és a működési kört azonosítja. A versenyhelyzet értékelésére vagy a portfólió-elemzés technikáit alkalmazzák, vagy analitikus módszerek használata írható elő. Esetleg e két értékelési mód kombinálható.

Konkrét feladat összhaderőnemi tervezéséhez a környezeti feltételektől függő eltéréseket megadja a „*Conditions for Joint Tasks*”¹⁹. Továbbá konkrét feladat teljesítéséhez a teljesítmény (a konkrét környezeti feltételektől függő) elvárható szintjei, mint feladat-norma adatok kvantitatíve vannak előre megadva mindig a komplex feladat egészére vonatkoztatva. A tervezés végül alapvetően a sebezhetőségekből következő és e fenti normaadatakra támaszkodó ún. elérendő képességprofilokat ad meg és ezek prioritásait rögzíti.

2.2. A célprogramokra vonatkozó döntések támogatása

A célprogramok indításáról való döntés szakasza a következő főbb lépésekből áll:

Az előzőleg meghatározott képességprofilokhoz igazodó védelmi megoldási lehetőségek gyűjtése.

A védelmi megoldási lehetőségeknek az adott szituációban való megfelelőségének mérlegelése.

Az optimumra való törekvés nem igényli azt, hogy valamennyi kockázatot csökkentünk, hiszen van olyan védelmi megoldás, ami többet kerül, mint amennyi hasznot képes hajtani. Arra sincs szükség, hogy minden egyes veszéllyel szemtől-szembe szálljunk szembe – ez ahhoz hasonlítana, mintha egy biztosító ugyanazt a károsodott használati értéket állítaná helyre, ahelyett, hogy pénzzel kártalanítana. Lehet, hogy ez sem a biztosítónak, sem a biztosítottaknak nem igazán jó. A biztosítással a mostani kockázatot átkonvertálhatjuk a holnapi készpénzes kifizetésre, s a pénzt úri óhajunk szerint majd arra fordíthatjuk, ami akkor nekünk a legfontosabb lesz. Például az elaknásított dzsungel aknamentesítése helyett a kambodzsaiak talán jobban örülnének, ha az árát kapnák meg – ebből egészséges ivóvizet, jobb orvosi ellátást finanszíroznának, ami jóval több

¹⁹ NATO Bi-SC Directive 80-90 June 19, 2001 Chapter IV./Bi-SC irányelv/

életet mentene meg, mint a lakatlan dzsungel méregdrágán végzett akna-mentesítése²⁰

A közhiedelemtől eltérően, nincsen arra szükség, hogy minden egyes veszélyfajtaival szemtől-szembe szálljunk szembe. Hogy ez mennyire így van, azt bizonyítja az aszimmetrikus hadviselés létezése, az újfajta veszélyeket kifejlesztő haditechnikai kutatás dinamikája és a fegyverkezési versenyek története.

A biztonságot növelő új technikák némelykor csökkenthetik a védelmi funkciók megfelelő szintű ellátásának képességét és új gyenge pontokat hozhatnak létre – ezek nem-tervezett mellékhatások. Ha ezek megszüntetésének költségét is hozzáadjuk a tervezett költséghez, meglehet, hogy a haszon már nem éri meg az összköltséget.

A megfelelőnek ítélt lehetőségek részletesebb vizsgálata a megvalósíthatóság szempontjából.

A döntésig már az erőforráskorlátokat is figyelembe vesszük. Ez többek között matematikai programozást (pl. lineáris programozás, célprogramozás, stb.) jelenthet.

Programozás történhet hosszú, közép-, és esetleg rövidtávon. A középtávú tervezés pl. a nemzeti katonai stratégiából indul ki és a lebontás a taktikai szint igényeit is figyelembe véve a katonai szükségletekre, így pl. beszerzési programokra fókuszál.

Döntés a célprogramokról

Eltérő megközelítési módokat követve lehet hozni bizonytalanság mellett a beruházási döntéseket. ***Van egy szokásos alapelv:*** az erőforrásokat oda érdemes juttatni először, ahol a haszonból levont költség után maradó összeg a legnagyobb (maximális nettó haszon). A döntésemélet azonban más döntési kritériumokat is ismer és természetesen alkalmaz, pl. a védelmi tervezésnél gyakran a minimax kritériumot, stb. ***A döntés alapja lehet például:***

- Függések minimalizálása, autarchia maximalizálása;

²⁰ G. Harris, The economics of landmine clearance: case study of Cambodia, (Journal of International Development 12, 2000) pp.219-225 p. 224. /Akna-mentesítés gazdaságossága Kambodzsa esetpéldáján/

- Hasznosság (maximális nettó haszon);
- Robosztusság (olyan haderő, amely nagyon eltérő helyzetekben is jól teljesít);²¹
- Igazságosság;
- Erő.

Mi a végső célunk? Maximális védelem (költségtől függetlenül), vagy minimális várható kár?

„*Egy-az-egyben*” való védelem, vagy aszimmetrikus elrettentés, vagy inkább „*bebiztosítás*”, vagy mindez a helyzettől függ?

Gazdasági szemszögből nézve mind a maximális védelem, mind az „*egy-az-egyben*” való védelem hatékonysága kedvezőtlen²². A társadalmi optimum ott van, ahol a nettó haszon maximuma, és a CBA segítségével ezt a pontot elméletileg meg lehetne találni.

Ehhez minden egyes erőforrás-allokáció, és erőforrás ún. lehetőség-költségét (a második legjobb választási lehetőség költsége) meghatározzuk. *A lehetőség-költség közvetlen pénzbeli mérése helyett sokszor kezdetben csak a használati érték becsülhető, majd ez pénzre konvertálandó.* Azonban gyakran igen nehéz a haszon pénzbeli becslése. Jól funkcionáló, szabadpiaci gazdaságban az árak elég jól mérhetővé tennék a határhasznot, de monopolpiac mellett a WTP (willingness-to-pay) szubjektív elemeket hordoz.²³ Ezért előtérbe kerül az, hogy a haszon helyett az alternatívák hatásosságának mértékét hasonlítsuk inkább össze.

²¹ A robusztusságának még sincs kidolgozott mértékrendszere.

²² I.Ruzicka, Economic and financial assessment of UNHCR's environmental policies, (UNHCR, Geneva 1995) p. 49. /Az UNCHR környezetvédelmi politikájának gazdasági-pénzügyi kiértékelése/

²³ R.A. Kramer, Advantages and limitations of cost-benefit analysis for evaluating investments in natural disaster mitigation, in: M. Munasinghe, C. Clarke: Disaster prevention for sustainable development: economic and policy issues, (IBRD and the World Bank, Washington D.C. 1995). /A költség-haszon elemzés előnyei és korlátai a természeti katasztrófák elleni védelemben való beruházási alternatívák kiértékelésekor/

Költség-hatásosság elemzés(CEA) alkalmazhatósága

Költség-hatásosság meghatározásához nem feltétlenül szükséges a haszon pénzbeni kifejezése. Éppen ezért azokban az esetekben, amikor a ***CBA már nem, a CEA még esetleg mindig alkalmazható.*** Alapvetően két („***állandó hatás***” és „***állandó költség***”) CEA megközelítési mód használatos²⁴.

„Állandó hatás”

A döntéshozó célul kitűz egy elvárt mértékű hatást (effekt) és keresi annak legkisebb költséggel való elérési útját-módját. Ilyenkor elegendő csak a relatív költségek összehasonlítása.

A végeredmény erősen szituáció-függő²⁵. Ahhoz, hogy pénzügyi egyensúlyt, megvalósítható megoldást (képesség-fejlesztést) hozunk ki, eszköz lehet egyes veszélyscenáriók ignorálása, mások „***átgondolt***” megválasztása²⁶.

Fegyverrendszerek, vagy a haderő egységeinek hatásosságát pontos technikákkal szokták mérni. Célul ki lehet tűzni például egy olyan képességet, amivel valamely veszélyt lehet ellensúlyozni²⁷.

„Állandó költség”

Itt a döntési alternatívákat (egységköltségeik ismeretében) beruházási egységre vetített hatásuk szerint rendezzük. A hatásosság pl. modellezés és eltérő scenáriók mellett végzett szimuláció után felmérhető. Kitűnik az, hogy melyik alternatíva eredményezi a legnagyobb hatást, és az alternatívák összehasonlításához nincs szükség még a relatív költségekre

²⁴ (UNDRO 1991) pp.137-140.

²⁵ A.Hallam, Cost-effectiveness analysis, (Network Paper 15 Relief and Rehabilitation Network, Overseas Development Institute, London 1996) pp.4-5. /Költség-haszon elemzés/

²⁶ P.K.Davis, Institutionalizing planning for adaptiveness, (in: P.K.Davies ed.: New challenges for defence planning, RAND Santa Monica CA 1994) p.18.

²⁷ P.Allen, A new RSAS (RAND Strategy Assessment System) ground force scoring system (replacing WEI/WUV system) (RAND Santa Monica CA 1992). /egy új stratégia-kiértékelő eszköz: a RAND SAS szárazföldi haderő értékelő/

sem, sőt arra sem, hogy az egész beruházás hasznát, szükségességét alá-támasszuk²⁸

Vannak olyan projektek, ahol a költség ugyan ismert, de a hasznot (pénzbeli vagy sem) nehéz megítélni. Példa erre a mentés, vagy a béketeremtés, ahol a projekt-vezetés módszerei helyett pl. a politikai kezdeményezés értékelési módszerei alkalmasabbak.²⁹ Ezek a célok és a motiváció szintekhez kötött explicit kitérését igénylik³⁰. A célok viszont változhatnak és társadalmi változtatást célzó programoknak figyelembe kell venni a konfliktus-kezelés közben előforduló cél-módosulásokat (a célok ún. prospektív, trans-actív, retrospektív átváltozásait).³¹

Költség-hatékonyság elemzés (CEYA) alkalmazhatósága

A CEA nem általánosan alkalmazható módszer. Azonban például egy válság válasz-reagálása közben megfelelő adatgyűjtést, nem lehet végrehajtani. Ha pedig sem költség, sem haszon adatok nem állnak rendelkezésre, illetve megbízhatatlanok, hiányosak, akkor a CEA sem hajtható végre és jobb a CEYA alkalmazása.

A hatékonyság-elemzés (CEYA) abban tér el a CEA „**állandó hatás**” elemzésétől, hogy nem a végcél (outcome), hanem egy közbenső célnak (output) tekintett (mérhető, kvantifikálható) kimeneti jellemzőt vesz tekintetbe. A hatékonyság – adott feltételek mellett – a hatásosság-nak csupán egy szükséges, de nem elégséges feltétele.

²⁸ I.Ruzicka, Economic and financial assessment of UNHCR's environmental policies, (UNHCR, Geneva 1995) p.50. /Az UNHCR környezetvédelmi politikai alternatíváinak gazdasági-pénzügyi kiértékelése/

²⁹ J.Rothman, „Action evaluation: draft discussion paper” (Pew Foundation, March 1996) and C. Weiss, „Nothing as practical as a good theory: exploring theory-based evaluation for comprehensive community initiatives for children and families” (in: J.P.Connell et al., eds., New approaches to evaluating community initiatives (Washington, D.C.: Aspen Institute, 1995), pp.65-93. /A közösségi kezdeményezések új kiértékelési módjai/

³⁰ J.P.Lederach, Building Peace, (US Institute of Peace Press, Washington D.C. 1999) Chapter 10. /Béketeremtés/

³¹ J.Hocker W.Wilmot, Interpersonal conflict (Madison, Wis.: Brown and Benchmark, 1995), pp. 57-63. /Személyközi konfliktus/

Például, ha a fegyverrendszert hatékonyan hozzák létre, az jó ugyan a költségvetés szempontjából, de mikor sürgős szükség lenne már rá, és még mindig nincs kész, akkor hatásossága nulla.

A katonai szükségletek tervezése, melynek eredményei pl. haderőterv, állománytáblák (és változásai), K+F, beruházások, beszerzések, stb.).

E fenti tervek bemenetül szolgálnak egyrészt a NATO DPQ kérdőívek kitöltéséhez, másrészt a költségvetési tervezéshez.

2.3. Költségvetési tervezés

A rövidtávú tervezés a fejlesztési programokhoz szükséges erőforrások pénzügyi háttérének biztosítását célzó éves (esetleg kétéves) költségvetési tervezés, amely figyelembe veszi többek között az előző tervidőszak változásait (pl. teljesítéseit, a terv célpontjainak elmozdulásait) is és ezzel az egész tervezési rendszer „előregördülését” elősegíti. **A kontrolling-rendszer** azonban nem csak a rövid távú pénzügyi célok elérését figyeli, hanem a hosszabb távú vezetői célok teljesítésére is figyel (pl. egy BSC balanced scorecard rendszer).

Az éves költségvetési terv a részletes terv, de e tervvel integrálják az ún. vezetői tervet.

A részletes terv alapja egy lehetőleg szerény pénzügyi előrebecslés, amely nyilván csak pontatlan lehet. A hosszabb távon majd rendelkezésre álló költségvetési keretek pesszimista becslését célszerű előrevetíteni. Ennek több oka is van.

Az egyik ok az, hogy a hadsereg erejét (képességét) alapvetően meghatározó új fegyverrendszerek beszerzése áll előtérben. Ahhoz, hogy erre biztosan legyen elegendő pénz, a működési költségeknek jobb valamelyest a felső plafonjuk alatt maradnia. Ez elérhető akkor, ha a békeszervezet működési kiadásait tervszerűen, racionalizálással évente még e felső plafon alá visszük. Ezzel a csökkentéssel elérhető megtakarítás ugyanis kiegyenlíthetné azt az ún. technikai többlet-inflációt, (+2-5% évente) amelyre az új, importált hadiipari termékeknél biztosan számítani lehet. Azonban a békeszervezet működési költsége is évről-évre növekedne, hiszen a haderő egyre magasabban kvalifikált dolgozókat igényel. Ez olyasféle hatás, mint az agrárrollóé.

A részletes tervezés többszöri iterációt igényel. Az iterációk végrehajtásához egy alkalmas pénzügyi szimulációs modellre van szükség.

Minden iteráció végén pénzügyi egyenleg (erőforrás „*mérleg*”) készül, hogy lássuk: a majd rendelkezésre álló költségvetés elegendő lesz-e beszerzésre és működtetési költségekre. A költségvetés évenkénti X %-át (pl. 20 %-ot) tervezhetjük új eszközök beszerzésére (beruházásra), majd megnézzük, hogy a maradék (100-X %) elég lenne-e a háborús struktúra békeidőben működő és támogató szervezeti változatának működési költségeire. Ha nem lenne elegendő, akkor annyit kell lefaragni a háborús (illetve a megfelelő béke) struktúrából, hogy meglegyen a költségvetési egyensúly.

3. Visszajelentések a végrehajtásról

A tervezési rendszernek vannak viszonylag hosszú ideig állandó tételei, amelyeket évente nem szükséges frissíteni, és ezek többnyire a tervezési hierarchia felső szintjein vannak. De gyorsan változó környezetben ezeket is gyakrabban szükséges frissíteni. A célprogramok végrehajtásának követése pedig feltétlenül szükséges. Visszajelzés alapvetően két szinten van: a katonai szükségletek tervhez képesti kielégítésének előrehaladásáról, továbbá a védelmi képességek és a készségi fok javulásáról.

A KATONAI LOGISZTIKA BIZTOSÍTÁS GYAKORLATA

KÉPESSÉG- ÉS FELADAT TERVEZÉS A TÁRCA VÉDELMI TERVEZŐ RENDSZER (TVTR) KÉPESSÉG- ÉS FELADAT TERVEZŐ ALRENDSZER (KFTAR) TERVEZÉSI FOLYAMATÁBAN

Rovács Gábor¹

A honvédelmi tárcánál folyó védelmi tervező munka hatékonyságának javítása érdekében a honvédelmi miniszter 12/2003. (HK 5.) HM utasításában intézkedett a Védelmi Tervező Rendszer átalakítására. A miniszteri utasítás alapján a Honvédelmi Minisztérium közigazgatási államtitkárának és a Honvéd Vezérkar főnökének 9/2003. (HK 5.) HM KÁT-HVKF együttes intézkedése rendelkezik a Tárca Védelmi Tervező Rendszer létrehozásáról.

A Tárca Védelmi Tervező Rendszer (TVTR) fejlesztésének célja olyan tervezési módszer kidolgozása, mely alkalmazásával lehetővé válik a biztonság- és védelempolitikai alapdokumentumokban támasztott igényeknek, a nemzeti és nemzetközi elvárásoknak megfelelő, működőképes, alkalmazható magyar haderő folyamatos fejlesztése és fenntartása.

A védelmi tervezés rendeltetése a védelmi feladatok végrehajtásához szükséges, az ország védelempolitikai prioritásaihoz, szövetségi kötelezettségeihez és a nemzetgazdaság teljesítőképességéhez igazodó katonai képességek kialakításának, fejlesztésének és fenntartásának tervezés, a fejezeti tervezés kormányzati és szövetségi tervezési folyamataihoz történő illesztése.

A Tárca Védelmi Tervező Rendszer kísérleti működését megelőzően – *a rendszerfejlesztés időszakában* – meghatározásra került a tervezőrendszer szükségessége, a rendszerrel szemben támasztott követelmények, a TVTR felépítése, alrendszerei (*részrendszerei*) helye és szerepe, működése. A rendszerrel szemben támasztott követelmények alapján létrehozott TVTR alapvetően megfelel az elvárásoknak.

A TVTR-en belül - mint egyik alrendszere - a Képesség- és Feladat Tervező Alrendszer (KFTAR) rendeltetéséül - az országvédelem katonai

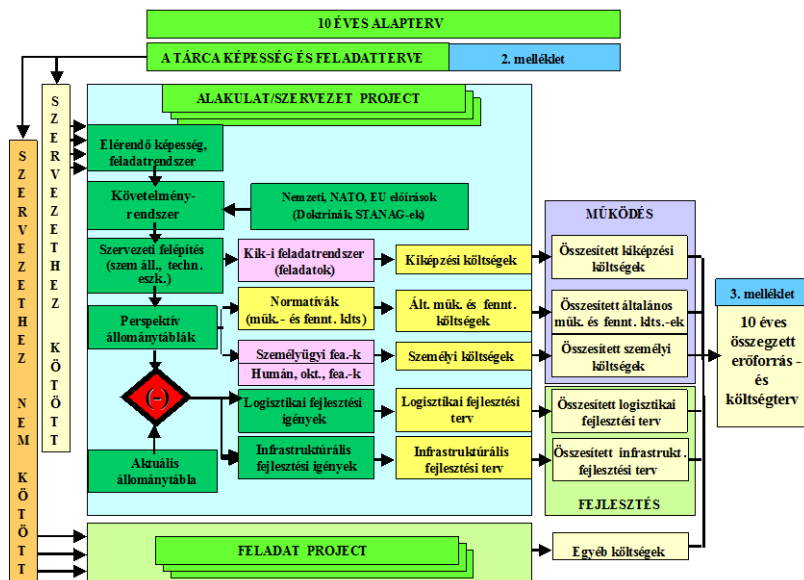
¹ Rovács Gábor mk. őrnagy, HM-HVK Haderőtervezési Csoportfőnökség tervező főtitkár.

képességeit biztosító intézményrendszer bázisán, a polgári és rendvédelmi tervezőrendszerrel együttműködve – a Magyar Honvédség átalakításának és új szervezeti struktúrája kialakításának megfelelően, a védelemigazgatás feladatainak, a haderő képességei fejlesztésének, a HM és alárendelt szervezetei feladatainak tervezése, a 10 éves terv elgondolás és a részletes 10 éves terv összeállítása, döntés előkészítése, valamint a jóváhagyott feladatok végrehajtásának nyomon követése került meghatározásra.

Célkitűzés a fejezeti – *benne a katonai* –, valamint a más minisztériumokkal való együttműködésből fakadó feladatok végrehajtásához szükséges képességek kialakításának, illetve fenntartásának (működésének) tervezése, a követelmények beazonosítása és az erőforrás tervezéshez szükséges feladat- és teljesítmény mutatók meghatározása.

A KFTAR struktúrája, feladatrendszere megfelel a tárcánál felmerülő tervezési feladatok végrehajtására. (1. számú ábra).

Képesség és feladattervezés



1. számú ábra.

Az alrendszer működéséért, illetve koordinálásáért (*a képesség- és feladat tervezés megvalósulásáért*) a **HM HVK haderőtervezési csoportfőnök** felelős, az alrendszer működését a **HM HVK főnök-helyettes/törzsigazgató** az illetékes **helyettes államtitkárokkal** együttműködve irányítja, illetve felügyeli.

A haderő képességei és feladatai kérdéseiben a döntés a honvédelmi miniszter, illetve a honvéd vezérkar főnök hatás- és jogköre, felelősége. A képesség- és feladat tervezés folyamatában elkészülő 10 éves terv elgondolást a **Kormány**, a részletes tervet a **honvédelmi miniszter** hagyja jóvá.

A tervezés folyamatában a 10 éves terv a TVTR meghatározó dokumentuma. A 10 éves terv az alapja valamennyi, a haderő fejlesztésével, működésével és fenntartásával, illetve a fejezet gazdálkodásával kapcsolatos tervnek.

A 10 éves terv HM szinten készül. A 10 éves tervnek az első három (1.,2.,3.) éve olyan részletességű, hogy megfeleljen az állami tervező rendszer jogszabályi előírásainak, további három éve pedig olyan részletességű, hogy *kielégítse a NATO és az EU Haderőtervezési, áttekintési eljárások igényeit is.*

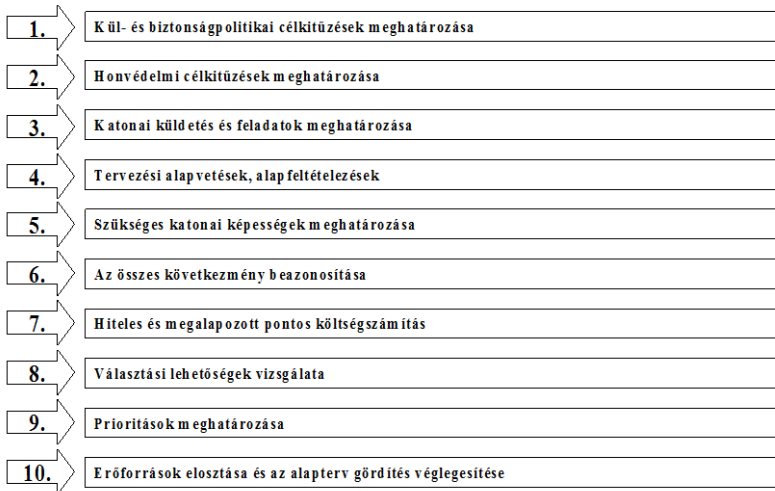
Az intézményi- és haderőnemi szinteken a 10 éves terv első három évét tervezik, és javaslatokat tesznek a további évekre vonatkozóan.

A 10 éves terv évente készül. Az MH céljainak elérése, a haderőfejlesztés, működés és fenntartás folyamatosságának biztosítása érdekében a tervezés bázisa az előző évben jóváhagyott 10 éves terv.

A tervezés tartalma az új (*nemzeti és szövetségi*), valamint megváltozott feladatok, igények tervezése, azon belül az első három év és a haderőjavaslatok részletes-, az induló programoknak teljes életciklusra történő megtervezése, valamint az előző terv kiegészítése további egy évvel.

A 10 éves terv tervezési folyamata a védelmi felülvizsgálat során alkalmazott 10 lépés szerint (*2. számú ábra*) épül fel, a tervezés tevékenységei minden évben alapvetően azonosak.

A védelmi vizsgálat során alkalmazott 10 lépéses módszer



2. számú ábra.

A páros években, illetve az azt megelőző terv előkészítési időszakban a tervezési folyamat – *a NATO által javasolt haderő javaslatok, illetve haderőcélok egyeztetésével, elfogadásával szinkronban* – teljes egészében magában foglalja a védelmi felülvizsgálat során alkalmazott 10 lépés mindegyikét. A páratlan évek megelőző tervelőkészítés a védelmi felülvizsgálat során alkalmazott lépéseket a szükséges mértékben – *az új (katonai) feladatok megjelenésével, a feladatok változásával kapcsolatosan* – tartalmazza, ennek következtében a tervezési idő rövidebb.

A tervezési folyamat I. fázisának 1. szakaszában – *a védelmi felülvizsgálat 1.-4. lépése szerint* – meghatározásra kerülnek a kül- és biztonságpolitikai célkitűzések, a honvédelmi célkitűzések, a katonai küldetés és feladatok, valamint a tervezési alapvetések, alapfeltételezések (ambíciószintek), kidolgozásra és kiadásra kerülnek az irányelvek a védelmi tervezéshez, melyek bemeneti információként szolgálnak a KFTAR részére.

A tervezési folyamat I. fázisának 2. szakaszában – *a védelmi felülvizsgálat 5. és 6. lépései szerint* – részletesen meghatározásra kerülnek a szükséges katonai képességek és feladatok, elvégzik a számba vehető kö-

vetkezmények azonosítását, hatásvizsgálatát, elkészül és jóváhagyásra kerül a 10 éves terv elgondolás.

A képesség és feladattervező alrendszerben a HM HVK Haderőtervezési Csoportfőnökség koordinálásával kialakul a haderő „Képesség és feladat elgondolás” – amelynek során:

- A Magyar Honvédség átalakításának és új szervezeti struktúrája kialakításának megfelelően a **(katonai)** szervezetek és haderőnemi parancsnokságok bevonásával elkészült perspektivikus állománytáblák és fejlesztési törzskönyvek alapján meghatározásra kerülnek az elérendő képességek, a meglévő és az elérendő képességek közötti különbségek;
- A NATO/EU haderő fejlesztési javaslatok és egyeztetések figyelembevételével, együttműködve az illetékes HM tervező szervekkel, megfogalmazódnak a képességfejlesztés feladatai és javaslatok kerülnek kidolgozásra a haderőcélokkal kapcsolatos nemzeti álláspont kialakítására;
- Összeállításra kerülnek a fejlesztési feladatok megvalósítására vonatkozó program elgondolások;
- A doktrínák és szakutasítások alapján együttműködve a HM HVK csoportfőnökségek meghatározzák a haderő, azon belül az egyes szervezetek működési **(egyéni- és csapatkiképzési, készenléti, műveleti, stb.)** feladatait;
- A vonatkozó jogszabályok és szakutasítások alapján a humán-, logisztikai-, infrastrukturális stb. tervező szervek bevonásával megállapításra kerülnek a szervezetek fenntartásának feladatait.

A HM Védelempolitikai Főosztály és a HVK Haderőtervezési Csoportfőnökség a haderő képességeire és feladataira vonatkozóan – **beleértve a szövetségi haderőjavaslatokat is** – alternatív, prioritizált javaslatokat készítenek és terjesztenek elő a HM KÁT-HVKF-nek döntésre a 10 éves terv elgondoláshoz.

A döntéseknek megfelelően a HM HVK Haderőtervezési Csoportfőnökség – együttműködve a HM illetékes tervező szervezeteivel – készíti el a „**10 éves terv elgondolást**”, amelyet a **HM KÁT-HVKF** együttesen terjeszt elő döntésre a **honvédelmi miniszternek**, illetve a **Kormány**nak.

A tervezési folyamat ezen fázisát a megelőző időszak jóváhagyott 10 éves terve és a megváltozott prioritások, követelmények figyelembevételével kell végrehajtani.

A tervezés folyamat II. fázisában – **a védelmi felülvizsgálat 7.-9. lépése szerint** – történik a képességek és feladatok pontosítása, a prioritások meghatározása, majd a hiteles és megalapozott erőforrás-tervezés, pontos költségszámítás, a választási lehetőségek vizsgálata, azaz a részletes 10 éves terv kidolgozása (**3. számú ábra**).

A kidolgozás során törekedni kell az igények és a prognosztizált forráslehetőségek kiegyensúlyozására.

A tervezési folyamat ezen fázisában az esetleges forráshiány következtében elmaradó feladatokat egyértelműen ki kell mutatni.

A 10 éves terv tervezésénél alkalmazott módszerek:

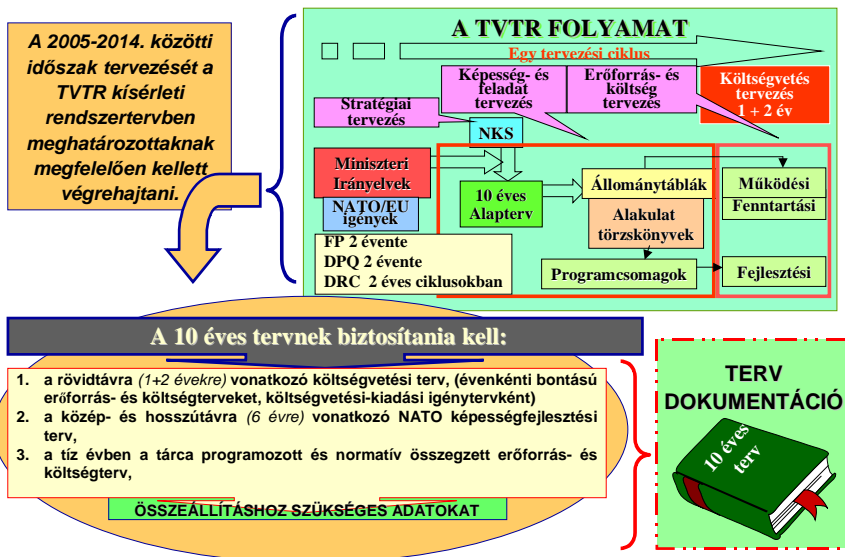
- ***Felülről lefele történő tervezés:***

- A képesség- és feladat tervezés;
- Az erőforrás- és költségtervezésen belül
 - A haditechnikai fejlesztések;
 - Az infrastrukturális fejlesztések;
 - A személyi járandóságok;
 - A tárca nemzetközi és fejezeti kezelésű feladatainak erőforrás- és költségtervezése.

- ***Alulról felfele történő tervezés:***

- Az erőforrás- és költségtervezésen belül
 - A kiképzés;
 - A működés és a fenntartás feladatainak erőforrás- és költség tervezése.

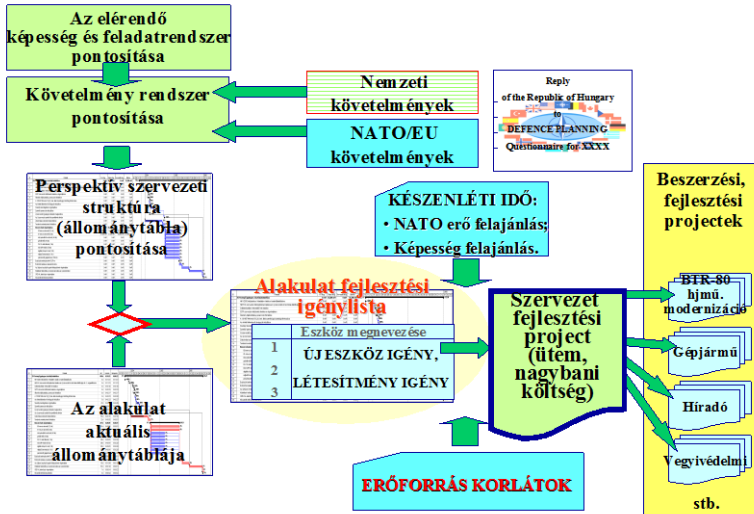
A 10 éves időszak tervezése



3. számú ábra.

A képesség és feladattervekben a haderő fejlesztés feladatai (*perspektivikus állománytáblák és fejlesztési törzskönyvek alapján*) képességsomagokban (4-5. számú ábra), a haderő működési (*egyéni- és csapatkiképzési- készenléti-, műveleti stb.*) feladatai a doktrínák és katonai szabványok alapján, a haderő fenntartási feladatai jogszabályok és szakutasítások alapján megtervezésre kerülnek.

Az alakulat/szervezet fejlesztési project gördítése



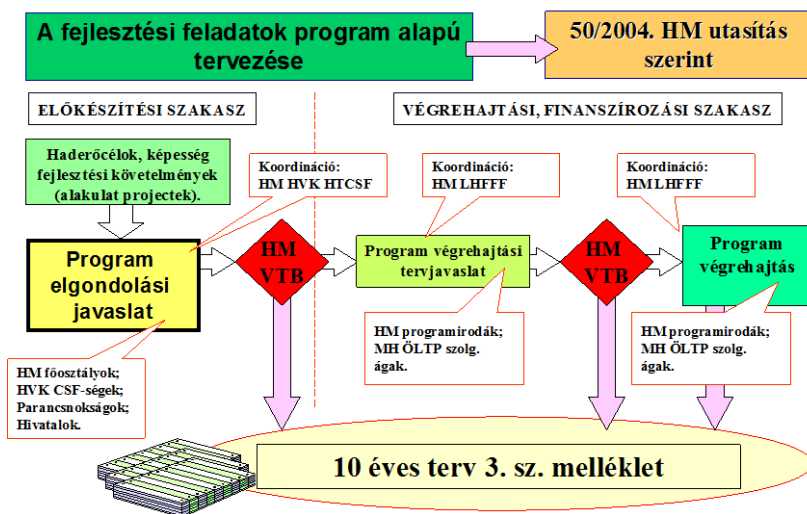
4. számú ábra

A fejlesztési programok indításakor kialakításra kerülnek az alakulatok fejlesztési projectjei. *A fejlesztési program elgondolások felülvizsgálatakor meg kell határozni:*

- Követelményeket;
- Mennyiségi igényeket;
- Költségigényeket (életciklusra vonatkoztatva);
- Fejlesztés ütemezését;
- Kapcsolódó fejlesztésekkel való egyeztetést;
- Átfedések kiszűrését.

A fejlesztési programok kidolgozásakor a döntéshozatal elősegítése érdekében kiemelten fontos a prioritási sorrend meghatározása.

A fejlesztési feladatok program alapú tervezése



5. számú ábra.

HM szinten a haderőfejlesztés feladatait – *az illetékes tervezőszervek bevonásával* – a HM HVK Haderőtervezési Csoportfőnökség, a haderő működési (*kiképzési, készenléti, műveleti stb.*) feladatait a HM HVK Hadműveleti és Kiképzési Csoportfőnökség és az érintett HM főosztályok, a haderő fenntartás feladatait és a speciális rendeltetésű előirányzatokat igénylő feladatokat (*pl. kedvezményes nyugellátás, társadalmi szervezetek támogatása*) pedig az MH szintű humán-, logisztikai-, infrastrukturális-, pénzügyi és számviteli, stb. gazdálkodó szervezetek tervezik.

A képesség és feladattervezést a katonai szervezetek vonatkozásában a **HM HVK Haderőtervezési Csoportfőnökség**, a HM hivataloknál és háttérintézményeknél a **HM Tervezési és Koordinációs Főosztály**, a védelem igazgatás területén a **HM Védelmi Hivatal** koordinálja.

A képesség és feladattervek kidolgozásával párhuzamosan, kölcsönösen egyeztetve történik valamennyi feladat végrehajtásához szükséges erőforrásoknak és költségeknek, azon belül a kiadásoknak a megtervezése, az erőforrás és költségtervek, valamint kiadási igények összeállítása.

A tervezési folyamat III. fázisában – *a védelmi felülvizsgálat 10. lépése szerint* – pontosítás és visszatervezés után véglegesítésre kerül a „10 éves terv” (6. számú ábra).

A 10 éves terv pontosítása, visszatervezése



6. számú ábra

A képesség- és feladat tervezést hatékonyan támogathatja a CUBIC munkacsoport által kifejlesztett **Haderőtervezési és Koordinációs Rendszer (HTKOR)**, új nevén **Védelmi Tervezést Támogató Információs Rendszer (VTTIR)**. Az információs rendszer adatokkal történő feltöltése folyamatban van. *Alkalmazása jelentős segítséget nyújt a felsőszintű tervezésben érintett szervezetek részére tervezési feladataik végrehajtásához.*

A NEMZETI TÁMOGATÁS

Matos István – Tarcsai János¹

(A folyóirat 2004. évi pályázatán díjazott tanulmány rövidített változata).

Szerkesztőség

I. A nemzeti támogatás alapjai

Az MC 319/1 végleges dokumentum szerint nemzeti támogatásról akkor beszélünk, mikor *„Egy ország teljes felelősséget vállal az erői logisztikai támogatásának megszervezéséért és biztosításáért. Ezt a támogatást az adott helyzettől függően egyedül nemzeti alapon és/vagy más nemzetekkel, NATO illetve más szervezetekkel megkötött két- vagy többoldalú megállapodások útján lehet biztosítani.”*

A NATO logisztikai támogatási koncepciója értelmében a szövetséges erők logisztikai támogatása nemzeti felelősség. A nemzeti felelősségből eredően minden nemzetnek kötelessége gondoskodni arról, hogy a saját együttműködésre felajánlott erők alkalmazása esetén, azok logisztikai támogatásának feltételei biztosítottak legyenek. *A feltételek biztosításának módját a szövetség tagjainak jogában áll* lehetőségeik és elhatározásuk szerint *önállóan eldönteni és megválasztani.*

Ugyanakkor a tagállamok által közösen kialakított egységes logisztikai támogatási koncepció igényli, hogy a harckiszolgáló támogatás egyezzen meg a NATO logisztikai elvekkel, rendszerekkel és struktúrákkal. Ezt az igényt az eddigi törzsvezetési gyakorlatok tapasztalatai alapján erőteljesen érvényre is juttatják. Mindezek mellett tiszteletbe tartva a nemzeti sajátosságokat és nemzeti érdekeket.

Az Országgyűlés a 1998. 07. 23-i ülésnapján a NATO-ba felajánlott reagáló erők nemzeti támogatása érdekében a következőket fogadta el és küldte meg Brüsszelbe:

„A reagáló erők logisztikai biztosítását a (NATO szabvány szerinti) készletekkel és anyagokkal, valamint a Nemzeti Támogató Elemmel (NTE) tervezzük megvalósítani.”

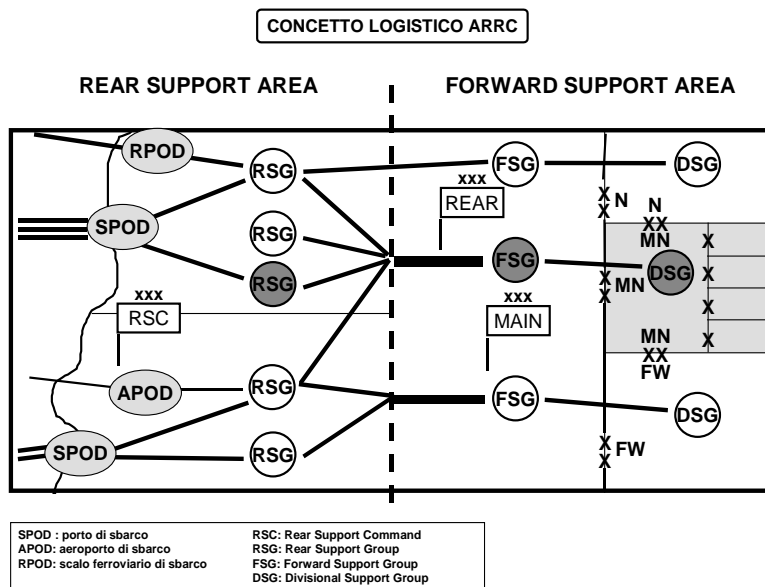
¹ Matos István mk. alezredes, MH 64. Logisztikai ezred, parancsok helyettes. Tarcsai János alezredes, MH 64. Logisztikai ezred, törzsfőnök.

A Nemzeti Támogató Elem rendeltetése a Nemzeti Logisztikai Támogatás fogalmából származtatva az *alábbi tartalommal határozható meg*:

- A nemzeti felelősség elvéből következően a Nemzeti Támogató Elem rendeltetése, hogy teljesítse a mögöttes tagozat feladatait a NATO-nak felajánlott erők részére a logisztikai biztosítás rendjében.
- A Nemzeti Támogató Elem (NTE) feladatát alapvetően a küldő nemzet felelőssége mellett a nemzeti erőforrások igénybevételevel, rendszerint hazai forrásokra alapozva látja el és a végrehajtás során, megmarad saját nemzeti alárendeltségben. Külföldi erőforrásokra csak a vezető logisztikai nemzet leosztása alapján támaszkodhat. Intézkedésben tájékoztatják, hogy a NTE -k mikor és melyik raktárbázist, polgári-, táborig-, katonai kórházat, javítóbázist esetleg kirakó pontokat használhatják.

Felépítése

A NTE egy ideiglenes szervezet, amelynek összetétele függ a feladat jellegétől. Ezen kívül az alkalmazási terület helyétől és ennek a honi bázistól való távolságától, a biztosítandó erők nagyságától és feladatától, a rendelkezésre álló helyi erőforrásoktól.

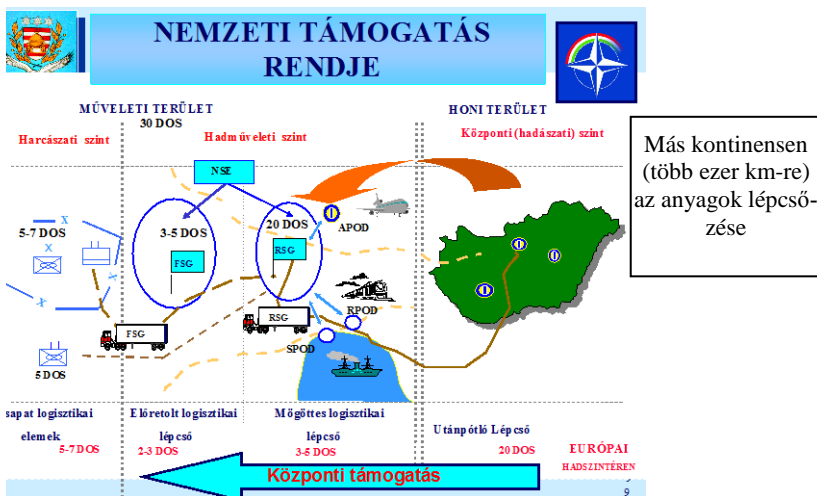


A Nemzeti Támogató Elem tevékenysége három, egymástól jól elkülöníthető területen valósul meg, úgy mint:

- hazai területen végrehajtandó feladatok,
- után- és hátraszállítási feladatok,
- az alkalmazott kötelék érdekében külföldön végrehajtandó feladatok.

Hazai területen végrehajtandó feladatok:

- A NATO követelmények alapján elrendelt harc, fenntartási és ellátási anyagi készletek rá eső részének megalakítása;
- Az eszköz- és anyagkészletek tárolása, karbantartása, nyilvántartása és szállításhoz való előkészítése;
- A külföldi kontingenstől, NTE bázisáról beérkező igénylések vétele, feldolgozása az igényelt anyagok és eszközök beszerzése;
- A külföldről hátraszállított anyagok és eszközök osztályozása, levagy javításba adása;
- Az NTE (NSE) állományának kiképzése, felkészítése;
- Kapcsolattartás (összeköttetés fenntartása) a külföldre kitelepült bázis állományával és az után- és hátraszállító kötelékekkel.



Megjegyzés:

NSE	National Support Group	Nemzeti Támogató Elem (NTE)
RSG	Rear Support Group	Mögöttes Támogató Csoport
FSG	Forward Support Group	Előretolt Támogató Csoport

Után- és hátraszállítási feladatok:

- a veszteség pótlásából adódó feladatok végzése;
- a betegek, sérültek hátraszállítása, szükség esetén hazai kezelésre elszállítása;
- a szállításra előkészített anyagoknak és eszközöknek az alkalmazás helyszínére történő szállítása, a rendelkezésre álló idő függvényében, a leggazdaságosabb szállítási mód (közúton, vasúton, vízen, levegőben) igénybevételével és okmány szerinti átadása;
- az alkalmazott köteléknél feleslegessé vált, illetve az NTE helyreállítási képességét meghaladó eszközök, anyagok okmányon történő átvétele és hátraszállítása honi területre.

Az alkalmazott kötelék érdekében külföldön végrehajtandó feladatok:

- A területileg illetékes, vagy másik ország Befogadó Nemzeti Támogatásának igénybevétele a vezető logisztikai parancsnokság elosztása alapján;
- Helyi beszerzések a nemzetközileg megkötött szerződések alapján;
- A biztosítandó kötelék ellátásához szükséges puffer készlet tárolása;
- A kiszállított (beszerzett) anyagok, eszközök átvétele, vámoltatása, nyilvántartása, tárolása, kiadása az alkalmazott kötelék logisztikai szervének;
- A biztosítandó erők igényléseinek vétele, feldolgozása és továbbítása;
- A harcoló kötelék technikai eszközeinél a javítókapacitással át nem fogott sérült, üzemképtelenné vált eszközök helyreállítása;

- A feleslegessé vált, illetve az NTE helyreállítási képességét meghaladó eszközök és anyagok hátraszállításhoz való előkészítése;
- A biztosítandó erőknél keletkezett sérültek és betegek (ellátásban, osztályozásában való részvétel tábori kórház kirendelése esetén) és a helyszínen nem gyógyítható betegek, sérültek hátraszállításának (honi területre történő szállításának) megszervezése;
- Szükség esetén a tábori szolgáltatások: mosatás, vegytisztítás, katonai kereskedelem, tábori posta biztosítása, megszervezése;
- A beszerzett anyagok, eszközök finanszírozása és esetlegesen az állomány valutaellátása;
- A személyügyi és adminisztratív feladatok végzése elsősorban a személyi veszteségpótlással kapcsolatban;
- Az elhunytakkal kapcsolatos ügyintézés, honi területre való hazaszállításának megszervezése;
- Együttműködés megvalósítása és a NATO multinacionális kötelékek adminisztratív vezető és logisztikai támogató szervezeteivel;
- Kapcsolat (összeköttetés) fenntartása az alkalmazott kötelékekkel, az illetékes NATO parancsoksággal, a nemzeti előjáró parancsoksággal és a vezető logisztikai kötelék által megadott esetleges befogadó nemzet hatóságaival, szerveivel, vagy kapcsolódó pontjaival.

NTE ellátásának elvei és a megvalósítás módja

A NTE a műveleti területen tevékenykedő szervezet ellátásához, a jelenlegi anyag lépcsőzését, NATO szabvány szerinti készletképzési elveket figyelembe véve összesen 30 napos készlettel rendelkezik. Az anyagi készletek megosztását, lépcsőzését a logisztikai vezető nemzet ajánlásának figyelembevételével kell kialakítani. *A készletek nagyságát az alábbi tényezők befolyásolhatják:*

- Az anyagok felhasználásának intenzitása,
- Az utánpótlások ciklikussága (a honi terület és NTE távolsága, NTE és a harcoló kötelék távolsága);
- A tároló és szállító kapacitás;

- A műveletet irányító előjáró kötelék ajánlása határozza meg.

Az alapszámvetési és követelmény alapján, a hadműveleti területen lévő 30 napos készlet (30 DOS) megoszlása az alábbi:

- Harcoló erő 5-7 DOS
- NTE 23-25 DOS

Az anyagi készletek tervezett és valós fogyása, felhasználásának függvényében a honi részleg végrehajtja a szükséges vételezéseket az MH központi logisztikai szervezetektől, valamint a szerződések alapján a nemzetgazdasági forrásokból.

A beérkezett anyagi készleteket a honi területen működő részleg ideiglenesen tárolja, minőségileg, mennyiségileg ellenőrzi, vámolásra előkészíti és biztosítja a folyamatos utánszállítás lehetőségét. Ennek során egy-szegrakományokat állít össze a várható felhasználást figyelembe véve.

A honi területen működő részleg átveszi (beszerzi) és előkészíti szállításra azon technikai eszközöket, amelyek meghibásodás miatt csak eszközcsere útján pótolható.

A szállítóalegységek végrehajtják az összeállított anyagi-technikai eszközök rakodását és elszállítását a kijelölt hazai berakóhelyre vagy a műveleti területen működő részleg települési körletébe, bázisára.

A szállítási kapacitások számvetésének alapját, minden esetben a műveleti területen tevékenykedő erők igénye, valamint a szállítási ciklusok gyakorisága határozza meg.

A szállítási útvonalak biztonsága, a szállítás feltételei függvényében kerülnek kialakításra a szállítmánykísérő, biztosító (forgalomszabályozó, híradó, egészségügyi és technikai záró) szervezetek.

ANYAGOK LÉPCSŐZÉSE

ARRC		MLF
Zászlóalj raktár	5 DOS	5 DOS
Dandár raktár	2 DOS	
FSG	3-5 DOS	
	} NTE	
RSG	15-20 DOS	25 DOS
Összesen	30 DOS	30 DOS

Megjegyzés: *A készletek nagyságát, a befolyásoló tényezők határozzák meg.*

A műveleti területen tevékenykedő javító erők feladata az alkalmazott haditechnikai eszközök kijavítására, beszügyelésére, karbantartására és alkatrészcsere javítására korlátozódik.

Az üzemben tartás feladatait – az igénybevétel előtti és utáni karbantartásokat, technikai ellenőrzéseket – a kezelő állomány végzi.

A sérült, nagyobb javítást igénylő eszközöket, a biztosított erők javító állománya előkészíti hátraszállításra. A NTE vontató és szállító erői bevontatják a NTE műveleti területen működő javító részlegéhez vagy az esetleg a vezető logisztika által kijelölt javító üzembe vagy a javítási feladatokra alkalmas csarnokba, ahol az NTE javító erői rendezkednek be. Az alapvető javítási feladatok és javító anyag biztosítása nemzeti felelőség. Azonban ha lehetséges és megoldható, a szállító járművek javítását az adott országba települt polgári, (adott típusú) szerviz műhelyében célszerű megoldani. Amennyiben a vezető logisztika nemzeti hatáskörbe utalja, akkor előre kétoldalú szerződésekbe célszerű rögzíteni (a befogadó nemzeti támogatást biztosító szervezettel). Természetesen ez csak lehetőség függvénye. A nagy gépjármű gyártó cégek a világ sok pontján rendelkeznek a saját típusukhoz, szakszervizekkel. A közép és nagyjavítást igénylő eszközök pótlása az esetek nagy részében, hazai területről, cserével történik.

Az NTE-t olyan rendszerbe kell felépíteni, hogy a hadműveleti területre való kitelepítése után megosztható legyen. A mögöttes támogató csoportosítás (RSG) távolsága a előretolt logisztikai bázistól, csoporttól (FSG) 150-200 km (Európai viszonylatban), azonban ez a Közel-kelet

vagy más kontinensen való hadműveletek esetén akár 700-900 km is lehet. Így az FSG jelentősége rendkívül megnőhet és parancsnokának sokszor kell önálló döntéseket hozni. Mivel a szorosan vett előljáró parancsnoka adott esetben olyan távolságra lehet, hogy nem célszerű onnan koordinálni az FSG tevékenységét. Ezért lényeges a megosztásra illetve a NTE kialakítására nagy gondot fordítani.

Az, hogy a NTE centralizáltan vagy megosztva (mögöttes és előretolt logisztikai bázisként) kerül alkalmazásra azt az adott előljáró nemzetközi parancsnokság logisztikai koncepciója határozza meg. Mivel az úgynevezett harcoló kötelék nagysága nem egyforma, így élesen választódik el egymástól az ARRC és az MLF logisztikai koncepciója és ezzel párhuzamosan az NTE –k alkalmazása. Természetesen a nemzeti támogató kötelékek nagysága sem egyforma, így ha a feladatuk azonos is a vezetőjük és szerepük koordinálása más és más módszert igényel.

II. A Nemzeti Támogatás tapasztalatai a NATO törzsvezetési gyakorlatok alapján

A logisztikai ezred az elmúlt néhány évben több gyakorlaton és számítógéppel támogatott törzsvezetési gyakorlaton vett részt. Ezekben a gyakorlatokon főleg az ARRC által levezetett számítógépes rendszerekkel támogatott törzsvezetési gyakorlatok, nagyon sok olyan tapasztalatot hoztak, amelyeket a következő alkalommal már hasznosítani tudtunk. Voltak olyan gyakorlatok, amelyek összességében biztos nagyon jól sikerültek, de ezt az itthoni részletes megvitatás során magunk között másként értékeltünk. Azt hiszem, hogy ez így természetes, mert csak akkor ér valamit egy értékelés, ha legalább a gyengén sikerült dolgokat, a kudarcokat legalább magunknak bemejűk vallani és az ott keletkező buktatókat legközelebb, legyen lehetőségünk elkerülni. Tekintsük át, hogy ez a szép elmélet, amelyet az első részben felelevenítettünk a gyakorlatban, vagy legalábbis a törzsvezetési gyakorlatokon hogyan valósult meg.

IRON DRAGON – 1999

A 150-170 főt, 30-40 technikát megmozgató számítógépes rendszerrel támogatott törzsvezetési gyakorlat, indulás előtti „*utolsó pillanataiban*” derült ki, hogy nincs Nemzeti Támogató Elem. (Az ARRC logisztikai koncepciójában világosan és egyértelműen le van írva a logisztikai ellátás rendszere és működése.) Így sürgősen szükség volt a NTE -re. Logikus választás, a logisztikai ezredre esett, így lehetőséget kapott az

egység 4 fővel a NTE képviselőjére. Az igazság az, hogy a nemzeti támogatás alapjait, még csak elméletileg ismerte az egység és az ARRC kézikönyvről, (amelyben a logisztikai támogatás rendszere rögzítve van) még hírből sem hallott, ezért a négy fő felkészítése sok nehézségbe ütközött. A gyakorlat magyar egyeztetői sem igen ismerhették az előbb említett kézikönyvet, mivel a FSG tevékenységét a dandár logisztikai zászlóalj és a teljes NTE tevékenységével egybe mosták. Ezzel a lépéssel kihagytak a logikusan felépített rendszerből egy-két fogaskereket. Ennek hiánya logisztikai szempontból csak később jelentkezett.

A törzsvezetési gyakorlat a végrehajtása során elsősorban a gépesített erők manővereztetése vonatkozásában sok eredményt és elismertséget hozott, azonban logisztikai szempontból a hazatért szakemberekkel folytatott kiértékelés során, nagyon sok olyan „bakit”, logisztikai bukfencet találtunk, amelyet a későbbiek során igyekeztünk elkerülni.

Értékeljük a kialakult helyzetet és a pozitívumok mellett saját hibás döntéseinket is „nagyító” alá vettük. Megállapítottuk, hogy adott esetben a véleményünknek és a támogatási elveknek akkor is érvényt kell szerezni, ha az nem esik egybe az adott harcoló alakulattal irányító, összefogó parancsnok elképzelésével. Tekintve, hogy a nemzeti támogatást még Ők is csak akkor kezdték el tanulni.

Egyik alapvető probléma, a NTE feladatának értelmezése. Mint támogató erőt depótól-depóig való szállításra (kirakópontról a dandár logisztikai zászlóalj körletéig) kellett volna alkalmazni. *Ezzel szemben, hasonlóan a harcoló erők logisztikai aleggységeihez részben azt kiváltva, egészen a lövészárkokig való szállításra alkalmazták.* Így a veszteség erősen behatárolta a további tevékenységet. Nem említem azt a tényt, hogy adott esetben a nagy teherbírású eszközök nagy része nem mindig terepjáró, hanem elsősorban közúti szállításra készült.

A gyakorlatra jellemző, hogy a hazai tevékenységet biztosító ezred operatív csoporttól, végül már komplett zászlóaljakat igényeltek pótlásképpen. *Ezzel párhuzamosan a Szárazföldi Parancsnokság nem működtetett hazai területen Speciális Operatív Csoportot* (hadművelet, logisztika, személyügy, stb.), így a felmerült pótlási igényeknek nem volt kontrolloja.

A helyszínen tevékenykedő támogató részleg, még nem ismerte annyira a feladatát, illetve a valós lehetőségeket, hogy ezeket az igényeket kezelni tudják. Így fordulhatott elő az a képtelenség, hogy a hadművelet 3. napján már egy harcokcsi századdal megerősített gépesített lövés

zászlóaljat igényeltek pótlás képen. Úgy érzem ennek a pótlás biztosításának a valóság alapja erősen, megkérdőjelezhető lenne.

Nem tartom valószínűnek, hogy a NTE utánpótlást szállító üzemanyag oszlopa fedezett és kísérő erő nélkül, közvetlen tűzhatásnak kitéve tankolják a harcolók eszközeit.

A hibáinkból tanultunk. Feldolgoztuk az **IRON DRAGON** gyakorlat tapasztalatait. Az 1. US páncélos hadosztály logisztikai tisztjei segítőkészek mutatkoztak és biztosítottak részünkre olyan szakirodalmat (ARRC logisztikai kézikönyv és adattár), amely alapján a továbbiakban ezeket a buktatókat képesek voltunk (és leszünk) elkerülni.

Megszereztük az első számítógéppel támogatott törzsvezetési gyakorlat tapasztalatait. Az a segítség, amelyet kaptunk a későbbiek folyamán jól kamatozható tudássá vált.

ARRCADE FUSION – 2000

Az AF-2000 gyakorlatra már az egység felkészülve és némi tapasztalattal felvértezve készült. Egy zavaró tényező volt, hogy mint számítógéppel támogatott törzsvezetési gyakorlatra előre meg kellett adni a NTE megoszlását és technikai és személyi állományát. Kérdésünkre, hogy ehhez hogyan jutunk hozzá, minden szinten a felelet az volt, hogy ez jelenleg kidolgozás alatt áll. Így alkottunk egy „*elméleti (gyakorló) állomány táblát*” és ezzel voltunk kénytelenek dolgozni. Megpróbáltunk a valóság talaján maradni. *A Nemzeti Támogató Elemet, a logisztikai ezred állomány táblájában rendszeresített, Előretolt Bázis század képezte „némi feljavítással”*. Természetesen csak annyival, amivel adott esetben a logisztikai egység képes lett volna megerősíteni. Ezzel a tudással felvértezve vágtunk neki az első nagyon magas szinten megszervezett és végrehajtott **ARRC** számítógépes törzsvezetési gyakorlatnak. A számítógép kezelői felkészítéssel párhuzamosan megkezdődtek az elméleti felkészítések.

Az ARRC logisztikai főnöke egy egycsillagos brit tábormeghatározta, hogy minden NTE parancsnok tanulmányozza az ARRC logisztikai kézikönyv első 10 oldalát és röviden jelentse a saját nemzeti képességeket. A jelentésünket követő nagy fejcsoválásra - amelyet a képességek hiánya váltott ki - az itthoni eligazításnak megfelelően jelentettük, hogy a nemzeti támogatás jelenleg éppen kidolgozás alatt van, így csak jelenleg ezekkel a valós képességekkel rendelkezik az egységünk. *De biztosan*

amennyiben valós bevetésre kerülne sor a Magyar Honvédség, előteremténé a szükséges szállítási és egyéb kapacitást.

A németországi felkészülés időszakában felvettük a kapcsolatot a US NSE képviselőivel mivel a dandár feladatát az 1. US páncélos hadosztály kötelékében oldotta meg. A US és HU NSE közös munkahelyet kapott így lehetőségünk nyílt közvetlenül tanulmányozni az amerikai munkamódszert. A US NSE törzs 8 fővel képviselte a saját egységét, míg a HU NSE a szokásos 4 fővel próbálta megoldani 24 órás folyamatos munkában a feladatát. Az itt tapasztalt módszer, (hogy a törzsvezetési gyakorlaton a felkészítés és a felkészülés a lényeg nem pedig a görcsös megfelelni akarás) jó tapasztalatokat adott a gyakorlaton résztvevő állományoknak.

Mivel a beállított helyzet alapján a feladatot közösen kellett megoldani így az első nap mindjárt kértük a US NSE segítségét a szállítási kapacitás hiány pótlására. A hadosztály logisztikával történt egyeztetés után és mivel egy törzsvezetési gyakorlaton ez problémát nem okozhat rögtön át alá rendelésre került a HU NSE részére egy üzemanyag „*tanker*” szállító szakasz amellyel a hiányzó szállítókapacitásunkat, már le tudtuk fedni.

Meglepő volt részünkre, hogy minden reggel egy „*briefinggel*” kezdtek, amelyen az éjszaka eseményeit és az aznapi feladatot vázolták. Az eligazítást videó vetítés színesítette, amely háborús élményt adott. Ezeket az ARRC CIMIC és propaganda állománya készítette naponta az éppen pihenő állomány bevonásával.

A számítógép „*supervisorai*” megadták a még hiányzó adatokat, gondolok itt a hazai bázisról történő anyag rendelés és teljesítés időintervallumára. Ez mindjárt leszabályozta a harcoló erők szárnyaló fantáziáját. Másik nehézséget a harcolók részére az okozta, hogy a német számítógépes szakemberek egy-egy adott alegység elvesztése után csak akkor voltak hajlandók azt visszapótolni, ha az NSE képviselője ezt részére megerősítette (vagyis, hogy az igénylés a számított várakozási idő leteltével a hazai bázisról megérkezett). ***Ez a tény és a logisztika ilyen irányú fontossága a harcoló alegység parancsnokok egy részét már roppantul zavarta.*** Itt jelentkezett először, hogy nemcsak a harcoló alegységek mozgása és tevékenysége, hanem az őket biztosító logisztika, sőt nemzeti támogatás is fontos lehet. Feltétlen tanulságként kell megemlíteni, az előtervezés minden részletre kiterjedő fontosságát.

ARRCADE FUSION – 2001

A 2001. évi AF-2001 évi gyakorlatok az ezred szempontjából nagy és új dolgot nem hozott. Az előző évi gyakorlat után az ezred jelentette a szakmai vonalnak, hogy a NTE komoly szerepet játszik a törzsvezetési gyakorlatokon. Így a Szárazföldi Parancsnokság Logisztikai Főnökségén is ismételt átgondolásra került ez a témakör. A NTE helye és szerepe felértékelődött. A 2001. évi, az előző évihez hasonló törzsvezetési gyakorlaton így már 6 fő képviselte a megosztott NTE –t. A felkészülés időszakában közösen kidolgozásra került (az előző évi tapasztalatokat figyelembe véve) egy elfogadható NTE állomány tábla.

Ezen a gyakorlaton használták először az ARRC –nál is, a britek által kifejlesztett ABACUS rendszert. Ez már nem volt annyira zárt rendszer, mint a 2000 -ben használt német típus. Itt már alkalom adódott mindenkinek, hogy a fantáziáját megmozgatva egyre nagyobb és nagyobb erőket kreáljon. Így a magyar harcolófelet képviselő dandárt egy nap alatt többször képesek voltak teljesen megsemmisíteni és feltölteni. Ez már a harcolókat is irritálta, így a gyakorlat vége felé ismételten szabályozásra került a rendszer használata. Megszigorították a különböző számítógépes trükkök használatát.

Logisztikai szempontból a AF-2000 évitől a feladat nem tért el. A földrajzi helyzet és az ellátás rendszere is nagyon hasonló volt. Mivel ismételten a US NSE –vel együttműködve kellett a feladatott megoldani így számottevő új elvi megoldások nem születtek. Az állománytábla már számvetési alapokon készült így minden kapacitás elvileg 100 % -an biztosítva volt.

Ez a törzsvezetési gyakorlat az egység felkészülése szempontjából kiemelkedő eredményt sem tudott hozni, mivel a 6 fő megoszlásánál 4 fő az előjáró törzsből az ezredtől pedig 2 fő volt biztosítva. A gyakorlat végén az előjáró törzstől kirendelt NTE parancsnok tényszerűen megállapította és jelentésében ezt korrektül ki is hangsúlyozta, hogy felkészülési szempontból ezt a törzsvezetési gyakorlatot (mint NTE) mindenképpen a logisztikai ezrednek célszerű teljes mértékben személyi állománnyal biztosítani.

Mivel a feladat végrehajtása, az előző évi gyakorlathoz hasonló megoldásokat kívánt, így erről a gyakorlatról szakmai szempontból kiemelkedően nem lehet megemlékezni. Utólagosan erős a gyanúm, hogy inkább az ABACUS rendszer tesztje, mintsem kiemelkedő szakmai meg-

oldások jellemezheték ezt a gyakorlatot. Ezt a gyanúmat erősíti meg, hogy a rendszer többször összeomlott.

Előnye, hogy a rendszer hibáit kijavítva a későbbiek folyamán már más terepen, más körülményekre és más összefüggésekben használható rendszerként dolgozhattunk vele. Érdekességként talán itt találkoztunk először olyan mennyiségű információval, amely adott esetben megkönynyíthet minden döntés meghozatalt.

A jelentési rendszer most először került végleges kidolgozásra és az eddigiektől eltérően minden információt, a számítógéphálón kaptunk és azon keresztül jelentettünk. Ezt, mint a számítógéppel támogatott törzsvezetési gyakorlatból talán mint részünkre új technikai megoldást emelheti ki. Így itt találkoztunk azzal a ténnyel először, hogy milyen az amikor a papírok helyett elsősorban csak a számítógépre kell hagyatkozni. Ennek következménye, hogy a munkahelyek lényegesen beszűkültek és csak a legszükségesebb felszerelést volt célszerű a munkahelyen tárolni.

Az intézkedések alapvetően FRAGO -k formájában érkeztek, amelyek pontosítottak egy-egy tevékenységet. Nem fordítottak kiemelt figyelmet a POD és a RSG működtetésére. A gyakorlaton elsősorban az FSG -k tevékenysége és az innen mozgatható anyag mennyisége volt a meghatározó.

ARRCADE FUSION – 2003

Az AF-2003 jelentősen különbözött az eddig végrehajtott gyakorlatoktól. A 6 fő gyakorló állomány biztosította a 24 órás váltásban a folyamatos munkavégzést. Ha a folyamat összességében fárasztó is, de fenn tartható így az állomány váltásos pihentetésével.

Az AF-03 gyakorlat az eddigiektől eltérően nem európai hadszíntéren került végrehajtásra, melynek következtében az eddig megszokott távolságok négy-hatszorosára nőttek. Így a közel-keleti hadszíntéren a dandár logisztikai zászlóalj és az FSG közötti 20-50 km-es távolságot 150-180 km, míg az RSG és FSG távolságot a megszokott 150-200 km helyett 700-900 km váltotta fel.

Ez eleve már megbonyolította a NTE működését. Nemcsak vasúti kirakóállomásokkal, hanem az eddig nem igen használt tengeri kirakó állomással (SPOD) és légikikötővel is számolni kellett (APOD).

A megnövekedett úthosszak következménye, hogy az utánpótló oszlopoknak egyszerűre nagyobb mennyiséget kellett megemelni, és adott esetben, sűrű feladat esetén több oszlop is közlekedett egy időben. A megnőtt távolságok és anyagmennyiség következménye a szállító-eszközök számának és ezzel együtt az oszlopban lévő gépjárművek és technikai eszközök számának növekedése volt. Az oszlopok így általában 10-15 gépjárműből álltak, beleértve a kísérő és biztosító eszközöket is.

Az ARRC logisztika a távolságok, a közlekedési feltételek és a feladatok figyelembevételével, az anyagok lépcsőzését már alaphelyzetben a szokásostól eltérően képezte. Az eddig megszokott 7-3-20 DOS-t a jelenlegi helyzetben 5-10-15 DOS-os lépcsőzési rend váltotta fel. Ez azt jelenti, hogy az FSG a megszokott 3 napos készletét 10 napos készletre emelte, amely számunkra mindenképpen nagyobb számú szállító-eszköz képzését jelenti az előretolt logisztikai bázison.

A távolságok megnövekedése, és a nagyobb szállítókapacitású oszlopok mindenképpen az oszlop indítások számának csökkenését eredményezi, egyben azonban nagyobb és kiemeltebb feladatot jelent a szállítmányok kísérő és biztosító erőknél, mivel így egy megsemmisült oszlop többnapos utánpótlás-kiesést okozhat.

Ezen a gyakorlaton NSE (FSG) részére biztosított volt a HNS részéről üzemanyag vételezési lehetőség, így ebből és a dandár feladatából adódóan is (mögöttes terület biztosítása) csökkenthető volt az üzemanyagszállító-eszközök száma. Ez azonban nem csökkenthette a 10-15 napos készletek tárolási lehetőségeinek mennyiségét, amely így elasztikus-, vagy más nagy térfogatú tartályokban kerülhetett tárolásra.

Az APOD/SPOD biztosítása érdekünkben, valamint a bejátszott vámügyek mindenképpen erősítik azt az elképzelést, hogy ilyen feladatnál megfelelő képzettségű vámszakemberrel, jogással és pénzügyi referatúrával kell rendelkezni. Ismételten bebizonyosodott, hogy csak a nagyteljesítményű szállító-eszközök azok, amelyek ebben a feladatban az elvárásoknak megfelelően tudtak teljesíteni.

Kiemelt figyelmet kell fordítani a NSE (RSG) és a hazai bázis (honi terület) megfelelő kapcsolatára, és a honi területen lévő támogató csoportosításnak a lehető leggyorsabban kell reagálni a felmerülő utánpótlási igényekre.

A fenti körülmények figyelembevételével a perspektivikus állománytáblába a tervezett 600 tonna szilárd szállítási kapacitást mindenképpen célszerű 100-150 tonnával, az üzemanyagszállító-kapacitást a

tervezett 50 m³ helyett célszerű 100-120 m³-re növelni, tekintve, hogy ebből az állományból kell adott esetben a harcoló állomány logisztikai veszteségét is időlegesen pótolni, hogy a feladata folytatható legyen. A sérült vagy megsemmisült technikai eszközök (tehergépkocsik, üzemanyag-szállító-gépkocsik) pótlása, valamint a személyi állomány – akár harcoló akár kiszolgáló – cseréje illetve pótlása sürgős átgondolást igényel.

Természetesen a NTE állományával nem csak szállítási feladatok végrehajtását kapta feladatul. Minden olyan lehetőséget kipróbáltak, amellyel a valóságban esetleg találkozhatott volna. Ilyen feladat volt az intézkedés a hibás vámolási eljárással érkezett élelmezési anyaggal kapcsolatosan. Tanulságként szolgált részünkre az olasz NSE esete. Mivel a vámprobléma felvetésére nem reagáltak, így a következő közleményben már az élelmiszer-készletük egy részének vámeljárással alá vonásáról és lefoglalásáról értesítették. Hasonló feladatként jelentkezett egy helyszíni bűnügyi probléma megoldása. Ebben az esetben is a reagáló és problémamegoldó képességünket vizsgálták. Sikerült megoldani úgy a problémát, hogy sem a magyar katona becsületén, sem a feladatot kitaláló személy tekintélyén nem eset csorba. Sőt elismerték a magyarok találékonyágát.

Összegzés

Összességében ezzel a tanulmánnyal nem egy új vagy egy ismeretlen terület feldolgozása volt a cél hanem bizonyos ismeretek felújítása, egy történeti visszatekintés a nemzeti támogatás első próbálkozásaira és természetesen nem utolsósorban az ilyen tárgyban tartott számítógéppel támogatott törzsvezetési gyakorlatok egyfajta sajtószerű értékelése. A saját utólagos értékeléseinkből levont következtetések arra sarkaltak bennünket, hogy ha lehet ugyanazt a hibát még egyszer ne kövessük el. Nem megbántva más fegyvernemhez, szakcsapathoz tartozó különböző beosztású parancsnokokat, valahol azt tudomásul kell venni, hogy minden területnek vannak olyan speciális ismeretanyagai, amely alkalmazása közös érdek. **A Magyar Honvédséggel szemben támasztott elvárásoknak csak akkor leszünk képesek eleget tenni, ha az összes szakterület a saját vonalán ezért mindent megtesz.** A gondolatmenetet szeretnénk azzal a mondattal zárni, amelynek vonalán az egységünk is dolgozik.

„Békében mindenki nagy stratégia, de a háborúban kénytelen logisztikussá válni !”

(Idézet Norman H. Schwarzkopf tábornoktól, a „Sivatagi Vihar” parancsnokától).

Felhasznált irodalom:

1. **Zóka József mk. alezredes:** Előadás: Konzultációs munkaértekezlet (1998. december 17).
2. **Gizcy György mk. ezredes:** Előadás: Nemzeti Támogató Elem létrehozásának szükségessége, rendeltetése, feladata, működésének rendje. (1999. április 30).
3. **Frigyer László mk. dandártábornok – Zsiborás János ezredes:** Előadás: A logisztikai rendszer jelenlegi működése és jövőbeni struktúrája (2002. április 14).
4. MC 319/1. Előadás: „A NATO Logisztikai Alap- és Irányelvei” (végleges jelzetű kiadvány).
5. **A 25. Klapka György gépesített lövészdandár** hadművelete által készített jelentések.

EGY NAGYHATALOM – OROSZORSZÁG – SZABÁLYOZÁSI, ELLENŐRZÉSI RENDSZERE A FEGYVERGYÁRTÁS ÉS KERESKEDELEM TERÜLETÉN

Ébert László¹

Bevezetés

A szovjet (orosz) társadalomban mindig is különleges helyet foglaltak el a katonák és a hadiipari üzemek. A 20-as és 30-as évek nehézipari fejlesztései hatalmas hadiipari potenciált hoztak létre a Szovjetunióban. A „katona és a fegyver” a múltban az orosz-szovjet politikai befolyás potenciális eszköze volt. Ennek mára a jelentősége ugyan csökkent, de megmaradt még ma is.

A „Szovjetunió” idejében is és ma is, mindennemű fegyverkereskedelem a **legszigorúbban ellenőrzött tevékenység** volt és maradt. (Az esetleges illegális fegyver és hadianyag kereskedelmének elemzése nem feladata a jelen munkának.) Sokan nem hiszik el vagy nem akarják elhinni, hogy a hadiipar képviselte és képviseli ma is az orosz társadalom legmagasabb szintű műszaki-tudományos eredményeit, amely a legnagyobb részben nem marad el a nyugati szinttől. Ugyanakkor a hagyományos titkolózás, és a hadiipari kutatások eredményeinek zárolása², egy mesterségesen kialakított imázst hozott létre, mely nagyon messze áll a valóságtól. Tény, hogy a legmagasabb színvonalú eszközök soha sem hagyták el a Szovjetunió, majd Oroszország területét. Az exportált termékek pedig, nem képviselték a hazai fejlesztések élvonalát.

Ebben a kis írásban minden problémával foglalkozni nem lehet, de szeretném bemutatni azokat az intézkedéseket, melyek a Szovjetunió felbomlása után ezen rendkívül fontos ipari ágazat munkáját meghatározták, illetve meghatározzák.

¹ Ébert László okl. közgazdász-mérnök doktorandusz.

² Mind a II. világháború után, 1956-ban, majd a 70-es években több párthatározat született, mely szerint a hadiipari kutatások eredményeit a legrövidebb időn belül át kell adni a polgári termelésnek. A valóságban ilyen „eredmény-átadás” nagyon ritkán fordult elő.

I. Szabályozás a Szovjetunióban

I/1. A szovjet társadalomban két nagyon fontos termelési ágazat volt. Az egyik az élelmiszer, a másik a hadiipar. Minden egyéb termelés ezek követelményeinek volt alárendelve. Mivel a szovjet állam, létének kezdetétől fogva vagy állandó külső és belső háborúban állt, vagy háborúra készült, ezért a haditermelés a legszigorúbb állami tervekben, főleg „*naturáliában*”, tehát darabszámra meghatározott termelési mutatókban szerepelt.

A hadiiparnak önálló minisztériuma volt. A „*Hadiipari Miniszter*” rendkívüli befolyással és hatalommal bírt, mindig tagja volt a legfelsőbb állami vezetésnek.

A hadiipari termelés eredményei, termékei a II. világháború végéig szinte kizárólag saját használatra készültek³.

A termelést a Tervhivatal; a Honvédelmi Minisztérium; Pénzügyminisztérium és az SZKP (Szovjetunió Kommunista Pártja) megfelelő osztályai, főosztályai irányították és koordinálták. Természetesen a kutatás és fejlesztés koordinációja is így történt, de ennek egy része el volt rejtve az egyes ágazati minisztériumi finanszírozásokban. Mivel az ezen területtel foglalkozó okmányok **nagy része** a mai napig az **államtitkok** körébe tartozik, ezért teljesen részletes és abszolút precíz felosztást nem lehet bemutatni.

I/2. A Szovjetunió egyik legelső nagy volumenű „*külső*” fegyverszállítása a koreai háborúban résztvevő észak-koreai katonák és a kínai „*önkéntesek*”⁴ felfegyverzése volt. Ezt megelőzően 1945-50 között – egy kisebb volumenben – történt a „*néphadseregek*”, azaz a szovjet befolyási övezetekben létrejövő új hadseregek, orosz fegyverekkel történő felszerelése.

Ebben az időben különösebb – a klasszikus értelemben vett – külkereskedelemtől és engedélyezési, szabályozási rendszerről nem beszélhetünk. A „*politika*”, azaz a párt, valamit eldöntött, a „*végrehajtó hatalom*” pedig megtalálta a végrehajtás módját.

³ A spanyol polgárháborúban a Szovjetunió által küldött fegyver mennyisége elenyésző volt a szovjet gyárakban akkor termelt mennyiséghez képest.

⁴ A fegyver-mennyiségre jellemző, hogy több mint 1 millió katonát szereltek fel.

Ez a rendszer gyakorlatilag a '60-as évekig működött.

I/3. A következő időszak az 1960-as évektől egészen a Szovjetunió felbomlásáig tartónak számítható.

A fegyverkereskedelem és annak módozatai, mint a politika végrehajtásának az eszköze, lényegesen nem változott, de a módszerek finomodtak.

Mindenfajta export, import, kooperáció, stb. engedélyezése a Tervhivatal Katonai elnökhelyettese által vezetett állami bizottságban történt. A döntéseknek abszolút összhangban kellett lennie mind a Szovjetunió hosszú távú politikai-stratégiai elképzeléseivel (ezt minden esetben a pártközpont és a Külügyminisztérium tolmácsolta), illetve a katonai vezetés (és a Varsói Szerződés) terveivel, elképzeléseivel.

Jelen munkának nem célja ennek a döntéshozatali rendszernek az átfogó elemzésével foglalkozni. Azonban célszerű azt megjegyezni, hogy a Szovjetunió vezetése sohasem viszonyult egyformán az egyes tagállamokhoz. Amit és ahogyan engedélyezett és szerződött a VSZ egyik tagállamával azt nemegyszer másképen, és más feltételekkel hozta össze egy másik országgal.

Természetesen ezekről a dolgokról mindegyik ország mélyen hallgatott, hiszen a megállapodások pedig kimerítették az államtitok fogalmát.

Nemegyszer a szovjet katonai vezetés olyan eszközöket akart ráerőltetni a tagállamokra, melyek megvétele, illetve fenntartása az adott ország gazdasági lehetőségeit messze meghaladták! A haditechnikai szállítások ellentételezése pedig nem volt lehetséges a cél-országok részéről minden esetben az igényelt polgári termékekkel, mert azokra, mint az anyag és nyersanyagszállítások ellentételére volt szükség.

Mindaddig, amíg a KGST (Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsa) és a VSZ (Varsói Szerződés) létezett az u.n. sokoldalú termelés és szállítás eldöntésének a legmagasabb fóruma a „**KGST Hadiipari Állandó Bizottsága**” volt. Ebben a bizottságban döntöttek el, hogy melyik tagországban, milyen szovjet eredetű terméket fognak gyártani vagy melyik tagország milyen szovjet termékhez lesz kooperációs partnerként alkatrész-, vagy részegység-beszállító.

Természetesen itt is azért a szovjet dominancia érvényesült, de az országok megpróbálták a gyakorlatban érvényesíteni azt az elvet, hogy az

ország korábbi fegyvergyártási hagyományai, és műszaki-technológiai kultúrája lehetőleg ne sérüljön.

A szovjet fél feladatainak gyakorlati megvalósítását a GKESZ-Goszudarsztvennij Komitet Ekonomicseszkih Szvjazej – a Gazdasági Kapcsolatok Állami Bizottsága intézte. Ez a szervezet rendelkezett két főosztállyal, mégpedig a GIU-Mérnöki Főosztállyal és a GTU-Műszaki Főosztállyal.

Mindennemű gyakorlati feladatot, a konkrét áruszállítástól a licenccégek beszedéséig ez a két „**főosztálynak**” titulált rendkívül komoly és nagy hatalmú szervezet hajtott végre⁵.

II. Az Orosz Föderáció létrejöttével a helyzet alapvetően megváltozott

A 90-es évek elejének zűrzavaros állapotában a tanácsstalanság, és elkeseredettség lett úrrá az orosz katonai és hadiipari vezetésen. Ahhoz, hogy megértsük a jelenleg is érvényben lévő szabályozó-ellenőrző rendszert, célszerű felsorolni néhány, a meghozatalukat befolyásoló **belső és külső** tényezőt.

II/1. A belső tényezők:

Az orosz-szovjet hadiipar termelési potenciálja a hidegháború befejeződésével nem csökkent, a polgári termelésre való áttérés gyakorlatilag nem történt meg⁶.

A hadsereg reformját többször meghirdették, de csak annyi történt, hogy bizonyos átszervezések, alá- és fölérendeltségi változtatások történtek, valamint a létszám csökkent. A gyakorlati modernizáció a konzervatív tábournoki kar ellenállása miatt többször megbukott.

⁵ A változásokkal – 1990-1993 – ez a három szervezet megszűnt. Mivel vezetői igen magas rangú katonák, stb. voltak, nagy részük „szaktanácsadóként” az újonnan létrejött struktúrában 75-85 évesen is mind a mai napig dolgoznak; vagy szinte halálukig dolgoztak.

⁶ Egyedül a vegyi-fegyver gyártó létesítmények egy része lett polgári termelésre áttéve, melyhez az Európai Unió, az Egyesült Államok és nemzetközi szervezetek nyújtottak anyagi segítséget.

Mivel a reformot következetesen nem vitték végig, ezért a katonai költségvetésből csak töredék jut az új beszerzésekre, illetve modernizációra. Valamennyi pénz jut és jutott a kutatás-fejlesztés finanszírozására, de bizony arra már nem igen maradt pénz, hogy a fejlesztési eredményeket legalább az orosz fegyveres erőknél rendszeresítsék, tömegesen bevezessék. Tehát a hadiipar állami megrendeléssel való leterhelése radikálisan csökkent.

Az Orosz Föderáció lemaradt a világ **fogyasztási eszköz** gyártásának piacán, mind mennyiségben, mind minőségben. Az orosz belső fogyasztás piacán gyakorlatilag a saját termékek – néhány egyedi termék kivételével⁷ – nagyon nagymértékben háttérbe szorultak. Ugyanez történt az orosz termékek export piacán is. Ezért a hadiipari termelésnek, mint **deviza-kitermelő ágazatnak** a jelentősége – minden probléma ellenére – nagyon megnőtt!

II/2. Külső tényezők:

A *VSZ felbomlásával* az orosz hadiipar *elvesztette* potenciális felvevő piacának egy **jelentős** részét. Ezt a veszteséget csak részben pótolhatják azok az óriási megrendelések, melyeket India és Kína adott az orosz hadiipar részére.

A felbomlott VSZ utódállamai sorra beléptek a NATO-ba és ezzel fokozatosan szabadulni akarnak orosz-szovjet eredetű fegyverzetüktől. Habár a nyersanyag-ellátásban ezek az országok rá vannak utalva az orosz „*olajcsapra*”, „*gázcsapra*” és „*villanykapcsolóra*”, de ez már nem akadályozta és akadályozza őket abban, hogy felesleges készleteiket a beszerzési ár⁸ töredékéért árusítsák a világpiacon. Ez pedig, pótlólagos konkurenciát jelent az orosz termékek még meglévő piacán.

A felbomlott Szovjetunió hatalmas fegyvergyártó potenciáljából egy jelentős rész Ukrajnában maradt. Az Orosz Föderáció és Ukrajna megállapodott az atomfegyverek; a Fekete-tengeri flotta; az államadósság és egyéb jogi-gazdasági problémák megosztásában, megoldásában. De nem

⁷ Lada személygépkocsi, szörmeáru, vodka, kaviár és még néhány termék, pl. óra, ékszer.

⁸ A reális árat szinte lehetetlen meghatározni. Egy 20-25 évvel ezelőtt beszerzett eszköz értéke ma szinte „0” az erkölcsi avulás miatt akkor is, ha „M” készleti jellege miatt az áru akár vadonatúj is lehet. Az újkori ár –beszerzési ár – pedig értékelhetetlen!

állapodtak meg a hadiipari termelés és export koordinálásában! Több esetben egymás politikai és gazdasági érdekei ellen lépnek fel, még egyszer pótlólagos konkurenciát teremtve egymásnak⁹.

Általánosan elterjedt, hogy az orosz fegyvergyártás az elektronikai eszközök területén mintegy 3 generációval lemaradt az amerikai mögött és 2-vel a nyugat-európai mögött¹⁰. Ez további értékesítési nehézséget jelent!

Ma az Orosz Föderáció **legfontosabb** exportcikkei a nyersanyagok, energia-hordozók és **a haditechnikai termékek**.

III. A fegyvergyártás és kereskedelem törvényi szabályzása az Orosz Föderációban

A *Szovjetunió felbomlása* után volt egy néhány éves zavaros időszak. A politika, a hatalom megszerzése, megtartása körüli csatározással volt elfoglalva. A hadiipar, a hadiipari export, annak szabályozása nem szerepelt a legfontosabb kérdések között. Ellentmondásos intézkedések, rendelkezések, egyedi döntések láttak napvilágot, amellet, hogy a már létrejött „*Orosz Föderáció*”, az orosz államadósság ellentételezésére szinte mindenkinek *kizárólag* fegyvert kínált fel szállításra. Alapanyag, nyersanyag stb. szinte szóba se jöhetett. Elvértve köttettek más szerződések is pl. Lada terepjáró vagy sínbuszok, de értékben ezek kisebb hányadot tettek ki.

Jelen munkában nem kívánok foglalkozni ennek az átmeneti időszaknak a problémáival. Kizárólag, a mára már többé-kevésbé letisztult és világos intézkedési és működési rendszert szeretném bemutatni.

A jelenleg érvényes szabályozó rendszer egy rendkívül szigorú és az ország elnökének „*mindent eldöntő*” széleskörű jogkörét figyelembe vevő szabályozáson alapul. Szinte minden kérdést és területet precízen, tudományos pontossággal megfogalmaztak, de az Orosz Föderáció elnöké-

⁹ Az Orosz Föderáció együttműködik Indiával, míg Ukrajna Pakisztánnak szállít haditechnikát.

¹⁰ Ez a megállapítás a nemzetközi fórumokon, kiállításokon, stb. bemutatásra került eszközök megismerésén alapult, és elsősorban az elektronikai eszközökre érteendő több amerikai, nyugat-európai szakértő szerint.

nek ugyanakkor joga van az általa aláírt törvények szerint előkészített javaslatokat, kérelmeket, stb. nem elfogadni, vagy másikat készíttetni¹¹.

A hierarchikusan felépített törvények és rendeletek rendszere a következő:

„Szövetségi Törvény az állami honvédelmi rendelésekről” elfogadva 1995. november 24-én, majd módosítva 1999. május 06-án.

Ez a törvény meghatározza, hogy milyen módon, milyen finanszírozással, milyen gazdasági elvek szerint, hol és milyen termelési feltételeknek megfelelően kell az állami, honvédelmi megrendeléseket végrehajtani.

A törvény kimondja, hogy az állami megrendelésnek prioritása van minden más megrendeléssel szemben.

„Szövetségi Törvény, külföldi államokkal való haditechnikai együttműködésről”, elfogadva 1998. július 03-án.

Ez a törvény meghatározza azt a fogalomkört, melyre a katonai-műszaki együttműködés vonatkozik, a résztvevők esetleges körét és a követendő orosz érdekeket. **Itt célszerű megjegyezni néhány – nem orosz fülnek szokatlan – kitétel:**

- Külkereskedelmi tevékenységben **csakis** olyan cég vehet részt, ahol **minimum 51 %-os az állami érdekeltség**. Az állami monopóliumot ezen a területen be kell tartani, semmilyen csorbát nem szenvedhet;
- Minden ügylet esetében az árakat, tehát a szerződéses árakat, az **„állam”** hagyja jóvá, a szerződések megkötése előtt; az állami ártasítástól eltérni nem lehet;
- Az Orosz Föderáció elnöke letilthat, jóváhagyhat üzleteket, együttműködést rendelhet el vagy állíthat le, céget hozhat létre, vagy számoltathat fel, segílyt nyújthat, stb.;

¹¹ Jelen sorok írója nem jogász, ezért ezúton kér elnézést az esetleges nem megfelelő jogi megfogalmazásért!

- A törvény meghatározza az Orosz Föderáció kormányának jogkörét is¹²;
- A törvény lehetővé teszi az állami szervek (vám és adóhatóság) ellenőrzési jogának megvalósulását a haditechnikai tevékenység területén.

„Az Orosz Föderáció kormányának N°1109. számú 1999. október 02-i határozata, a katonai rendeltetésű termékek fejlesztése, gyártása, szállításellenőrzésének és nyomon követésének a szövetségi végrehajtó hatalom által történő műszaki-katonai megvalósításáról.”

Ez a határozat rendkívül szigorúan meghatározza azokat az Orosz Föderáció Honvédelmi Minisztériuma által szervezett / irányított cselekvéseket, melyekkel maximálisan védik az orosz katonai és politikai érdekeket, bármilyen katonai-külügyi / külkereskedelmi ügylet folyamán.

Ezzel a határozattal kapcsolatban talán érdemes megjegyezni az alábbi pontokat:

- Az orosz katonai attasék minden ügylet teljes fázisában jelentéskötelezettek;
- Ha bármilyen, a **„haditechnika körébe tartozó ügylet”** akár gondolata is felmerül külföldi személy vagy cég részéről és ez orosz állampolgár tudomására jut, az orosz résztvevőnek már a kapcsolatfelvételt is **jelentenie kell a Külső Felderítő Szolgálatnak, a Szövetségi Biztonsági Szolgálatnak és az Orosz Föderáció Honvédelmi Minisztériumának** függetlenül attól, hogy ez a kapcsolatfelvétel hivatalos volt-e, vagy bármilyen külföldi magánszemély vagy cég részéről történt és követte-e további cselekvés;
- Az Orosz Föderáció Honvédelmi Minisztériumának kötelessége minden esetben ellenőrizni az ügyleteket, mégpedig úgy, hogy ebbe bevonja az Orosz Föderáció Kereskedelmi, Igazságügyi és Pénzügyi minisztériumát.

A jogszabály megalkotója rendkívüli módon ragaszkodik a megfelelő formalitásokhoz. Kizárólag a hivatalosan meghatározott formában,

¹² Egyes esetekben az „árát” a kormány hagyja jóvá, illetve dönt arról, pl. hogy a megfelelő ár érdekében adókat, illetékeket törölhet el.

meghatározott módon beadott állásfoglalás-kérelmet hajlandók megvizsgálni¹³.

A tapasztalat azt mutatja, hogy a régi beidegződések itt is változatlanul érvényesek. Nagyon sokszor nem a gazdasági, hanem a politikai érdekek döntenek. Ez különösen érvényes az olyan kérdésekben, mint például az államadóság fejében leszállítandó haditechnika ára vagy az államadósság fejében már korábban leszállított technikára vonatkozó továbbadási (reexport) engedély megadása vagy licence - engedélyek, és azok ára szerepel a kérvényben.

Az orosz igazságügyi szervek úgy gondolták, hogy mindezek (törvények, kormányhatározatok, stb.) ellenére még mindig nem eléggé szabályozott a gazdaság ezen szegmensének területe, ezért újabb rendeleteket és kormányhatározatokat, u.n. *állami döntéseket, utasításokat* hoztak, illetve jogi intézményt alapítottak.

Mivel az Orosz Föderáció a piacgazdaságra való átállással több minisztériumot megszüntetett, ezért az orosz jogalkotók úgy érezték, hogy a jól bevált és működőképes hadiipari termelési és termelés-ellenőrzési folyamat *megszakadt*. Tapasztalható, hogy a több mint 80 éven keresztül kritizált „*piacgazdaság*” működtetését az orosz jogalkotók *központi vezérlő-irányító és ellenőrző mechanizmus (szervezet) apparátus* nélkül nem tudták és tudják elképzelni¹⁴.

Annak a félelemnek a kiküszöbölésére, hogy esetleg a „*demokrácia*”¹⁵ a hadiipari termelés állami befolyásának megszűnését eredményezze, létrehozták a „*Hagyományos Fegyverzet Oroszországi Ügynökségét*”.

¹³ Jelen munka szűkös keretei miatt a hivatalos kérelem alaki-formai követelményeivel nem lehetséges foglalkozni.

¹⁴ Ennek a kérdésnek a feldolgozása, magyarázata egy külön munka lehet, de jelen cikknek nem a feladata.

¹⁵ A „demokrácia” fogalma a szovjet társadalomban azonos volt az irányíthatatlanság, anarchia, rendezetlenség, ellenőrizhetetlenség, egyedi-egyéni értelmetlen megvalósulások, a közös céloktól való elfordulás fogalmaival.

(Az Orosz Föderáció 83. sz. Kormányhatározata, 2000. január 31-én).

Ez a kormányhatározat valójában a létrehozott ügynökség számára a *hagyományos fegyverek vonatkozásában megadja mindazon jogokat, melyek korábban a Szovjetunió Tervhivatala birtokolt*. Az ügynökség mindazon túl, hogy jogi személyiséggel rendelkezik, rendkívül széles hatáskörrel lett felruházva. *Ezek közül talán célszerű bemutatni néhányat:*

- Létezését az állami büdzsé finanszírozza, gyárat, üzemet, stb. alapíthat, szüntethet meg;
- Kutatást / fejlesztést indíthat, finanszírozhat, ellenőrizhet, szüntethet meg;
- Polgári szervek, szervezetek tevékenységét ellenőrizheti, irányíthatja, amennyiben az adott tevékenység kapcsolatban van a hagyományos fegyverek gyártásának, fejlesztésének, stb. problémáival;
- Külkereskedelmi tevékenységet folytathat, a hagyományos fegyverzet, kettős rendeltetésű anyagok-eszközök, de polgári termékek vonatkozásában is;
- Végrehajtója, illetve végrehajthatója lehet kormányközi megállapodásoknak.

A rendelkezésre álló dokumentumból kiderül, hogy ez a nemzetközi sajtóban szinte soha nem szereplő szervezet, egy **rendkívüli komoly hivatal**, melynek előterjesztéseit az Orosz Föderáció Pénzügyminisztériuma; Tudomány- és Technológiai-ügyi Minisztériuma vitat meg, véleményez, mielőtt javaslatainak a pénzügyi megvalósulása az Orosz Föderáció éves állami költségvetésében megjelenik.

2000. február 10-én az Orosz Föderáció Kereskedelmi Minisztériuma kiadott egy dokumentumot „Instrukció a haditechnikai termékekkel kapcsolatos külkereskedelmi szerződések végrehajtásának és ellenőrzésének céljából történő szerződés felterjesztések módjáról”.

Ez az utasítás lehetővé teszi a megkötött szerződések – külkereskedelmi magánjogi megállapodások – *utólagos állami kontrollját*, sőt annak vizsgálatát is, hogy mennyire feleltek meg az orosz politikai elvárásoknak.

Még mindig hiányosnak érezve a szabályozást, valamint célul tűzve az abszolút centralizációt, **2001. március 01-én** az Orosz Föderáció Elnöke „**Elnöki utasítást**” adott ki, melynek alapján létrehozták a „**Az Orosz Föderáció Külföldi Államokkal való haditechnikai Együtműködése Bizottságát**”.

A Bizottság munkájának és hatáskörének megismerése céljából fontos tudni, hogy:

- A Bizottság elnöke – az Orosz Föderáció Honvédelmi Miniszter-helyettese, akinek négy helyettese van a bizottságban.
- A bizottság „**jogi személyiséggel**” bankszámlával, pecséttel és alkalmazottakkal rendelkezik.
- Meghatározták a bizottság munkarendjét, feladatait, hatáskörét, stb.
- Minden a haditechnikát érintő export-import, nemzetközi együttműködés, stb. kérdésekben ez a **bizottság dönt**, engedélyezi az ügyletet vagy nem. A Bizottság **kizárólag egyhangú döntést** hozhat, ha ez nem lehetséges, akkor az Orosz Föderáció Elnöke határoz a kérdésben.

Ezzel egy időben **Putyin elnök létrehozott egy közel ugyanilyen nevű bizottságot**¹⁶, melynek feladata, ha a fenti bizottság nem tud dönteni, akkor tanáccsal, javaslattal lássa el az Orosz Föderáció Elnökét, aki **bárki ellenében**, mindent felülvizsgálva **önállóan** dönthet a vitás kérdésekben. (2000. december 01-i határozat).

Ez a tanácsadó szervezet viszont már **nem rendelkezik jogi személyiséggel**, mind a tagjait, mind pedig a bizottság költségvetését az Orosz Föderáció Elnökének hivatala határozza meg. Ugyanakkor vitás kérdésekben ennek a bizottságnak joga van megkeresni állásfoglalás céljából szinte minden állami vezetőt az Alkotmánybíróságtól a Főállamügyészig, a Parlament (Duma) elnökétől a Legfelső Bíróság elnökéig. Természetesen a bizottság döntése / javaslata az **Elnököt semmire sem kötelezi**.

¹⁶ Amíg a kormánybizottságot, mely jogi személyiséggel bír és az állami költségvetésből tartják fenn „komitet”-nak nevezik, addig a hasonló nevű tanácsadó szervet „komiszia”-nak.

Mindazon által egy újabb rendeletet (kormányhatározatot) hoztak, **mely megsabta:**

„Az Orosz Föderáció szervezetei részére a haditechnikai eszközökkel való külkereskedés jogának a feltételei”-t. (2000. december 01-én jóváhagyva).

A kiadott rendelet és az ezzel egy időben kiadott kapcsolódó utasítások és határozatok rendszere, tovább erősítették az állami szigort, **de talán célszerű felhívni a figyelmet néhány érdekességre:**

- Ebben a rendelet-csoportban is szerepel a kormány, az Elnök, és az említett Bizottságok, valamint az egyes minisztériumok döntési, döntés-előkészítési felelőssége;
- Még egyszer megerősítik az 51 %-os állami tulajdon fontosságát, mint az engedélyezés egyik alapfeltételét, egy ilyen jellegű ügyletben részt venni óhajtó vállalat tulajdonosi struktúráját illetően,
- Kiemelten felhívják a figyelmet az **államtitok védelmére**, mind az Orosz Föderációban való delegációk fogadásakor, mind pedig orosz delegációk külföldi útjaikor;
- Minden kérvényezőnek meg kell határoznia, hogy mivel akar foglalkozni, ezt a listát ellenőrzi (felülbírálja) az Orosz HM, majd az Orosz Hadiipari Ügynökség, végül az előkészített dokumentumot továbbküldik a már korábban említett Bizottságokhoz állásfoglalásra.
- A tevékenységi engedélyt az Orosz Föderáció elnöke adja ki, a kormány javaslatára és érvényességi ideje **öt év**. Az Elnöknek joga van visszautasítani az engedély kiadását még akkor is, ha minden szinten azt jóváhagyólag terjesztették fel.
- **Nem kaphat haditechnikai kereskedelmi engedélyt tisztán kereskedelemmel, vagy csak „képvisellel” foglalkozó szervezet.**
- Az engedéllyel rendelkező szervezetek regisztrálva vannak, és a regisztrálásról tájékoztatást kap az Orosz Föderáció szinte minden szervezete, a HM-től a Nemzeti Bankig, az FSZB-től (Szövetségi Biztonsági Szolgálat) a Pénzügyminisztériumig.
- A rendelet meghatározza mindazon feltételeket, melyek alapján az engedélyt **vissza lehet vonni** (ezek lehetnek gazdasági okok, az engedélyes által elkövetett hibák, **de lehet államérdek is**). Az en-

gedélyes hibája miatti visszavonás esetén kompenzáció nincsen, de ha az Elnök „*államérdek*” miatt vonja vissza az engedélyt, akkor a kompenzáció mértékéről is ő dönt. Ezt a döntést és a kompenzáció mértékére tett javaslatot viszont a Kormány készíti elő.

Ahhoz, hogy az engedélyért folyamodó gazdálkodó szervezet egyáltalán tudja, hogy milyen okmányokat kell beadnia, ezt rendeletben külön meghatározták. ***Ez 18 okmányt és / vagy dokumentumot tartalmaz, melynek elemzéseként az alábbiakat lehet megjegyezni:***

- A benyújtandó okmányok a cég valós létét, a vezetés jogszerűségét, az adózási fegyelem, és pénzforgalom nagyságát, rendjét, stb., bizonyítják.
- Bemutatják a cég gazdálkodási jellegét, kapcsolati rendszerét, minősítését (titkosság, viszony az államtitkokhoz).
- Az Igazságügyi Minisztérium állásfoglalását arról, hogy egyetért-e azzal, hogy a kérvényező kapcsolatba léphet-e külföldi szervezettel, hiszen ezáltal orosz tudományos-műszaki eredményre vonatkozó információ kerülhet országhatáron kívülre.
- A HM egyetértésével, (ellenjegyzésével ellátva) felsorolást kell benyújtani azokról a termékekről, melyeket a cég exportálni óhajt.
- Az előző évek – ha volt – hasonló természetű tevékenységéről felsorolást kell beadni.
- És végezetül „*csak*” az ***alábbiak egyetértését kell csatolni:*** Az Orosz Föderáció monopólium ellenességi és Vállalkozási Minisztériuma; KÜM; HM; Az Orosz Föderáció Külföldi Államokkal való haditechnikai együttműködési Bizottsága; Az Orosz Föderáció Állami Vámbizottsága; Az Orosz Föderáció Külső Felderítési Szolgálat; Az Orosz Föderáció Szövetségi Biztonsági Szolgálat.
- Az egyetértésnek ***egyhangúnak*** kell lennie.

A fentiekben ismertetett rendelettel egy időben kiadásra került egy kormányhatározat, amely meghatározta az együttműködés tényleges módját.

„Kormányhatározat, az Orosz Föderáció külföldi államokkal való haditechnikai Együttműködésének rendjéről”. (2000. december 01-én).

Míg az előbbieken ismertetett rendelet a *tevékenységi* engedély rendjével foglalkozott, addig ez a rendelet az *egyes ügyletek konkrét lebonyolításának* módját és feltételeit szabályozza.

Ez a rendelet szabályozza, hogy *milyen feltételek mellett, és hova* lehetséges külkereskedelmi engedélyt kapni export, import, lízing, reexport, stb. ügyletek végrehajtása céljából.

Talán célszerű ennek a nagyon komoly, a gyakorlati munka szempontjából alapvető dokumentum legfontosabb állásfoglalásait megismerni:

- Az Orosz Föderáció már korábban említett bizottságai által létrehozott „*lista*” szerint van engedélyezett rendeltetési hely/ország és „*tiltott*” *reláció*, engedélyezett termék (lista szerint) és *tiltott termék*.
- Az egyes Bizottságok, állami szervek / szervezetek által meghozott tilalmakkal szemben az Orosz Föderáció Elnöke dönthet úgy, hogy mégis engedélyezi a tranzakciót.
- Minden esetben az engedélyt kérőnek be kell mutatnia a „*Végfelhasználói Igazolást*”. Aki erre nem hajlandó, az semmilyen tranzakcióban nem vehet részt.
- A már korábban meghatározott módon rendkívül szigorú a **reexport** kérdések eldöntése. Az engedélyek kiadása vagy megtagadása szinte minden esetben az Elnök személyes jóváhagyásával történik.
- Ha a különböző szinteken megtörtént jóváhagyások után az orosz szervezet végre megkapta a „*külkereskedelmi ügylet*” lebonyolításának engedélyét, akkor annak érdekében, hogy az engedélye meg is maradjon, ***jelentési kötelezettsége*** van:
 - A szerződés előkészítéséről, aláírásáról;
 - Az előkészületi, majd szerződéses árról;
 - Mit és mennyi dokumentációt biztosítanak a szerződéses partnernek;

- A szerződés végrehajtásakor minden fontos mozzanatról (szakaszról) egyedi jelentést kell készíteni.

Ezeket a jelentéseket vagy maga a cég önként kérés nélkül nyújtja be a hatóságnak vagy az „**állami ellenőrzés**” megvalósulásaként a hatóság szolítja fel adatközlésre!

Ugyanezen a napon szintén rendeletileg meghatározták:

- Milyen módon és hogyan kell a külföldi szervezetek/vállalatok/állami intézmények hivatalos kérelmeit elbírálni;
- Azon szövetségi szervezeteket, melyek a haditechnikai nemzetközi együttműködésben az Orosz Föderáció állami vezetési struktúrájában a véleményezés és javaslatétel szempontjából a **döntés-előkészítésben** részt kell, hogy vegyenek. Ebben a felsorolásban még azt is meghatározták, hogy kinek, milyen előzetes dokumentumot kell kidolgoznia, és kinek hova kell felterjesztenie (pl.: HM feladatai, KÜM feladatai, PM feladatai, IM feladatai, stb.);
- És végezetül meghatározták, **az engedélyköteles termékek engedélyezési folyamatának tevékenységi sorrendjét és módját. (Ezt a határozatot egy elnöki dekrétummal módosították 2001.12.10-én, száma: N° 1417.).**

Ez a dokumentum már a konkrét **ügyleti lebonyolításhoz** határozza meg, hogy a kérvényezőnek **hova, kinek, milyen és hány dokumentumot/okmányt kell benyújtania.**

A dokumentum elemzésekor az alábbiak állapíthatók meg:

- Tevékenységre és termék főcsoportra le van bontva, hogy mit kell tennie a kérvényezőnek, illetve hova kell a dokumentumot felterjeszteni;
- Az egyes ügyletre kiadott engedély egyben a vámstervek részére benyújtandó kiviteli/behozatali vám-engedély¹⁷;
- Az engedélyért fizetni kell, melynek mértéke nem lehet több, mint a hivatalos minimálbér 10-szerese;

¹⁷ Ugyanúgy, mint Magyarországon.

- Szinte minden harmadik sorban megemlíti az Orosz Föderáció politikai (védelmi) gazdasági érdekeinek maximális figyelembe vételére való utasítást;
- Az anyag melléklete tartalmazza a haditechnikai termékek felsorolását és „*kategorizálását*”, valamint a benyújtandó és a kiadandó okmányok „*minta-fejlécét*.”¹⁸

A nemzetközi sajtóban, főleg a bulvársajtóban többször elhangzott, hogy a fegyverkereskedelem ellenőrzésének a területén, az oroszoknál gondok lehetnek. Valószínű, hogy a *fuvarozás* és a *szállítás* területét ítélték bizonytalanoknak az orosz jogalkotók, ezért **2001. március 21-én a 216. számon jóváhagyott kormányhatározattal megszabták, hogy milyen módon kell kiválasztani azt a szervezetet, akik szállíthatnak haditechnikai termékeket, illetve a szállított termékekre biztosítást köthetnek.**¹⁹

Az elmúlt évek „*relatív*” szabadsága és az egyes vállalatvezetők intenzív marketing tevékenysége azt mutatta, hogy az orosz hadiipar megpróbál export offenzívát indítani a világban. Mindenfajta direktív szabályozás ellenére az *export* a gyáraknak nagyon jó üzletnek bizonyult. De mivel a korábbi, a belső termelésre vonatkozó jelceni szabályozás megszűnt, a vállalatvezetők az exportot előnyben részesítették a „*belső megrendelésekkel*” szemben. Az orosz jogalkotó megint veszélyt és jogszabály-hiányt, valamint az állami érdekek sérelmét vélelmezte, ezért azonnal intézkedett.

2003. március 11-én a 311. sz. Elnöki Dekréttal az Orosz Föderáció elnöke elrendelte, hogy létre kell hozni az „Orosz Föderáció Honvédelmi Minisztériuma mellett működő Védelmi Beszerzési Bizottságot”.

A rendelet előírta, hogy a jogi személyiséggel rendelkező szervezetnek hány fővel kell rendelkeznie, hol, milyen keretek között kell dolgoznia. Ez a költségvetési szerv létrejött, és feladatait a 2003. június 10-én, 650-es számon kiadott „*Elnöki állásfoglalás*” határozta meg.

¹⁸ A besorolás nem egyezik sem az „ML”, sem pedig az „UN” számokkal. Teljesen eredeti orosz kategorizálás.

¹⁹ Ezt a rendeletet nem célszerű részletesen ismertetni, de ez is olyan alapos, hogy természetesen az orosz érdekeken túl még azt is megszabta, hogy 5 évnél idősebb járművekkel rendelkező cég ilyen szállítási munkára nem pályázhat!

Gyakorlatilag ez a szervezet azon túl, hogy az Orosz Fegyveres Erők részére végzi a beszerzéseket, termeltet, gyárat alapít vagy megszüntet, fejlesztéseket indít, megszüntet, koordinál, szabványosítást, stb. végez.

A szervezet a költségvetésből kapott pénzzel gazdálkodik és ugyan a HM-ben van, és az Orosz Föderáció Kormányának határozatait, utasításait kell végrehajtania, természetesen az Orosz Föderáció alkotmánya és törvényei szerint, de elsősorban az Elnök utasításai szerint működik.

Úgy tűnik, hogy ennek a szervezetnek a létrehozásával vált teljessé a haditechnikai eszközök belső és külső forgalmának teljes körű ellenőrzése és állami determináltsága.

Következtetések:

Átgondolva a leírtakat, nehéz helyzetben van az, aki a fent említett szabályozásból következtetéseket akar levonni.

Az Orosz Föderáció irdatlan nagy ország, súlyos emlékekkel, az európai ember számára szinte felfoghatatlan vagy nehezen érthető mentalitással, mely magában az államigazgatási gyakorlatban is megtalálható. Azért óvatosnak kell lennie annak, aki bármire is következtetni akar!

De talán az alábbi összegzést meg lehet tenni:

1. A fegyver-gyártás és – kereskedelem rendkívüli módon túlszabályozott, ellenőrzött, centralizált. Az állam minden szinten és fázisban fenntartja magának a jogot a közbeavatkozásra, ha vélelmezi, hogy érdekei sérülhetnek.
2. Az Orosz Föderáció Elnökének hihetetlenül széles jogköre van, egy személyben döntheti el, hogy mi az állam érdeke és mi nem. Bármilyen döntést megmásíthat, vagy újat hozhat, felülbírálván akár saját magát is. Felette nincsen hatalom. Minden szervezet végeredményben tőle és közvetlen környezetétől (adminisztrációjától, apparátusától illetve bizottságaitól) függ.
3. A megismert rendeletekből / határozatokból lesűrhető, hogy a történelmi hagyományokból táplálkozó ***félelem a külföldtől, a bizalmatlanság és a bürokrácia túlburjánzása*** a Szovjetunió összeomlásával lényegében nem változott. A piac-

gazdaság jellemzői és mutatói a haditechnika termelése és kereskedelme területén csak nyomokban található meg.

Még nagyon sok időnek kell eltelnie ahhoz, hogy egy nyugati típusú egyszerű, nem túlszabályozott, de az állam érdekeit védő engedélyezési-ellenőrző mechanizmus jöjjön létre Oroszországban.

Felhasznált irodalom:

1. A jelen munka készítője 1975 óta dolgozik olyan területen és van kapcsolatban először szovjet majd orosz szervezetekkel, melyek tevékenységének a szabályozása a fentiekben leírt módon történt és történik. A cikk megírásakor saját tapasztalatát, ismereteit, jegyzeteit és dokumentumait használta fel.
2. A jelen munka készítőjénél megtalálható **az összes** a fentiekben említett *törvény, jogszabály, utasítás illetve Elnöki Dekrétum – orosz nyelven.*

A LÉGIERŐ LOGISZTIKAI KÉPESSÉGEINEK ÁTALAKULÁSA ÉS JELENLEGI HELYZETE

Vasvári Tibor¹

Az elmúlt időszakban a sorozatos haderő-átalakítás következményeként és velejárójaként a légierő logisztikája is egy sor „átrendeződé- sen”, változtatáson ment keresztül, amíg a mai helyzetig eljutott. Az átalakítások, „modernizálások” többé-kevésbé hagytak nyomot, voltak fájdalmasak, voltak újszerűek, illetve szakmai szempontból érdekesek is. Előjáróban úgy vélem annyi leszögezhető, hogy ezt az időszakot az út- keresés, a kompatibilitáshoz megfelelő, de vélhetően a kissé túlzott és túlfűtött ambícióktól is vezérelt „új” megalkotás is közrejátszhatott, amit a gyors eredményre való – egyébként egészséges – törekvés is befo- lyásolhatott.

Természetesen a fentiek – mint egyfajta és szigorú magánvélemény – rövid komplex összegzésben igen száraznak tűnnek. A légierő szem- pontjából az első „*érvágás*” a szakmai ágazatok haderőnemi szintről csa- patszervezetbe való delegálásával jelentkezett. Ez azt jelentette, hogy a szakmai vezetők az 1. logisztikai és támogató ezred szervezetébe kerültek beépítésre egyedi, illetve ágazati csoportoknak megfelelően, közvetlen az ezredparancsnok alárendeltségébe. Igen érdekes helyzet alakult ki. A szakmai ágazati vezetés egy a haderőnemnek horizontálisan elhelyezett, de a többivel együtt azonos vertikális alárendeltségű alakulatához került, ahol elvben az egymás mellettséggel együtt kellett volna a feladatmegol- dást eszközölni. Röviden szólva, így a szakmai alárendeltségről, irányí- tásról nem igazán lehet beszélni. Különösen érdekes helyzet alakult ki a repülő-műszaki vonalon, ahol a szakmai közvetlen vezetés elengedhetet- len. (Az akkori helyzetet jól tükrözi egy vicces vélemény, mely szerint a repülő-műszaki haderőnemi szintű szolgálat kiváló szinten képes vezetni az 1. logisztikai és támogató ezred repülő és helikopter erőinek szakirá- nyú biztosítását). Az értékelés nem a jelen cikk tárgya és tartalma.

A sok ellentmondás mellett voltak komoly anyagi kihatásai is. Töb- bek között a haderőnemi pótlék kérdésköre, ami konkrétan is jelentkezett. Az ezred parancsnoka a beosztottak felvetését – mely szerint ez a csoport

¹ Dr. Vasvári Tibor nyá. ezredes, MH Légierő Parancsnokság tudományos mun- katársa.

mégiscsak középírányítói feladatokat hajt végre és nem bírálható el ilyen tekintetben a helyi azonos beosztásokkal – akceptálta és részükre jogkörénél fogva a haderőnemi pótléket megállapította. Ezt követően jó idő múlva egy helyi „*tanult embernek*” szemet szúrt a dolog és kezdetét vette egy procedúra – melyet itt tiszteletteljes okokból nem kívánok részletezni – melynek végén mindenki számára negatív végeredmény született.

Ez a szervezeti tevékenység nem bizonyult életképesnek, így a haderőnemi parancsnok saját hatáskörén belül „*bevezényléssel*” oldotta meg ezt a problémát.

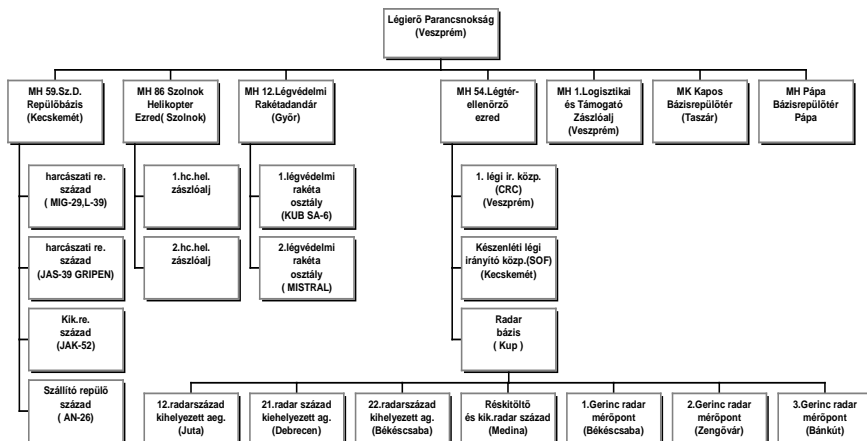
A fentiekén kívül ez természetesen összetettebben jelentkezett, így például a szakmai kérdéskörön túl periférikussá vált a haderőnemi parancsnok gazdálkodási tevékenysége, az alkalmazás és vezetés szempontjából a harcálláspont szakmai támogatása, a középszintű szakvezetési operativitás, az intézkedési, döntés-előkészítési és a törzskari tevékenység kreativitása stb.

A második ilyen „*megrázás*” a közép és csapatszinten létrehozott **Logisztikai Művelési Központok**. A légierőnél ez – bizonyos meglepetésre – nem okozott sem különösebb megrázkódtatást, sem bármiféle fennakadást. Haderőnemi szinten igaz, hogy nem így nevezték, de a bkklokkosítás formájában gyakorlatilag teljes mértékben megvalósulhatott és működhetett. Természetesen különösen csapatszinten előfordultak zökkenők, melyeket viszont lehetett kezelni és rendezni. *A kérdés abban csúcsosodott ki elsősorban, hogy végül is ebben a struktúrában ki a gazdasági vezető, ki a legfőbb logisztikus.*

A szabályzatokban, utasításokban ez a logisztikai főnök feladata, hatásköre és felelőssége volt, ugyanakkor a végrehajtási komplex lehetőség, szervezet és képesség a logisztikai és a repülő-műszaki zászlóaljparancsnok kezében összpontosult. Ennek megfelelően a helyzet történelmileg végül is úgy alakult, hogy az egyes helyeken a személyi habitus és kezdeményezés megragadás, valamint a vezetői hagyományok alapján alakult ki és működött. Mint már említettem ez a működtetés a légierő csapatainál bevált, az egyes szervezetek között az együttműködés jó. Ezt, úgy tűnik, hogy a feladatrendszer bizonyos ráhatással való alkalmazási feladatnak leginkább megfelelő differenciáltsággal bíró előzetesen felkészített és egyeztetett szükség szerinti operatív lehatárolásával sikerült a megfelelő irányba terelni. Erre az időszakra esett, hogy az eddigi „*kihelyezett*” középszintű logisztika szervezetileg és strukturálisan is bekevert az **A4** állományába.

A haderő átszervezés kapcsán harmadik fázisként napjaink ez irányú tevékenysége az egyik irány. Mielőtt a logisztikát vizsgálánk, tekintsük át a haderőnem szervezeti változását.

A légiere szervezete a haderő-átalakítás után



Mint ahogy a vázlatról kitűnik a haderőnem szervezetében jelentős változások következtek be:

- Teljes egészében megszűnt három alakulat (légvédelmi rakétaezred, harci helikopter-ezred és . vegyes szállítórepülő-ezred);
- Teljes egészségen felszámolt két helyőrség, illetve repülőter (Nagyoroszi, Szentkirályszabadja);
- Megalakult egy új repülő szervezet;
- Felszámolt és új szervezeti struktúrára tért át az 1.LTE, megalakult az 1.logisztikai és támogató zászlóalj;
- A többi alakulat szervezetében, fegyverzetében, feladatrendszerében, struktúrájában és bizonyos helyeken díszlokációjában változások következtek be.

A főbb fegyverrendszerek változását vizsgálva megállapítható, hogy az érintette és átfogta a teljes fegyverrendszer kérdéskört. Ez a logisztika vonatkozásában a felszámolás, illetve a kivonás komplex tevékenységével való – mondjuk ki egyenesen – többletmunkát jelentett. Különösen

kemény munkát jelentett ez a repülő eszközök tekintetében ahol ez mennyiségileg, típus és helyőrség szerint is viszonylag jelentősen számszerűsíthető. A légvédelmi rakéta és radar fegyverrendszereket a változásokból eredő ezirányú tevékenység érzékenyen, de kisebb mértékben érintette. E vonatkozásban igen jó együttműködés és elvárt hatékonyságú operativitás alakult ki a végrehajtó, a szakmai előljáró, valamint az érintett Ellátó Központok között. Az egymásra mutogatás, a feladatok tologatása és mindenfajta értelmezési aggályoskodás kizárásával viszonylagos gördülékenységet sikerült biztosítani, és ez volt a végrehajtási biztonság záloga.

Úgy vélem e tevékenységhez hozzájárult az a tény is, hogy a **Légi-erő Parancsnok** az e tárgyú komplex tevékenységet haderőnemi szinten egy szakemberekből létrehozott „*menedzsercsoportra*” bízta, így azok „*kvázi biztos*”-ként tevékenykedtek. Ezzel a törzs állománya fő figyelmét a az előremutató felkészítésre tudta összpontosítani és kiszűrésre került az ilyenkor meglévő külön – külön intézkedés özőn.

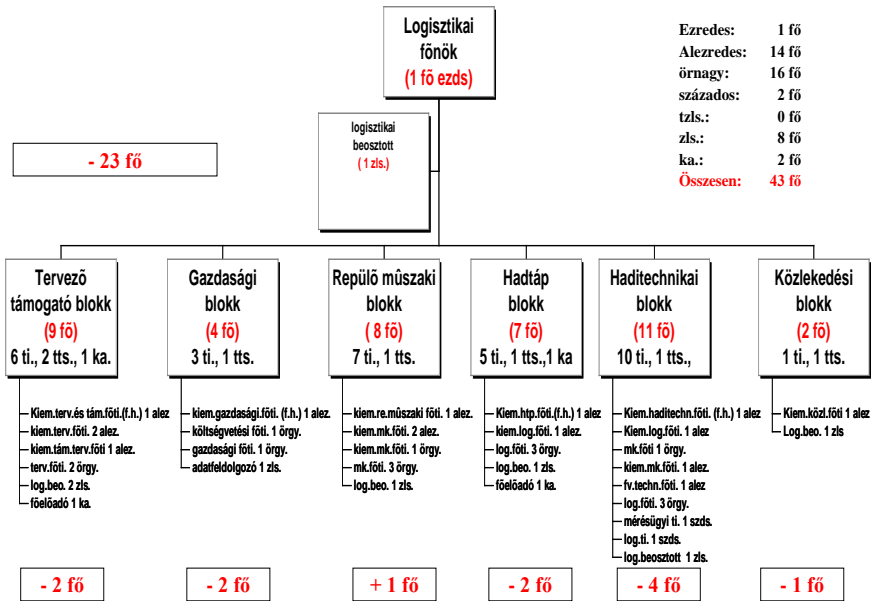
A fentiekből néhány következtetés levonható:

- A haderő átalakítás a csökkentéssel egyidejűleg új gondolkodás és felfogás módból indul ki, ami a feladatrendszerek változását is magával hozta;
- A modernizációval és fegyverrendszer változásokkal egyidejűleg komoly logisztikai kihívás, a felszámolások logisztikája;
- A nemzetközi, szövetségi jelleg előtérbe kerülésével az alkalmazási koncepciók támogatási tevékenység tartalma és megvalósulásának mikéntjei új elméleti – gyakorlati kérdéskör megoldásokat szükségeltetnek;
- Fegyverrendszer kultúrák összpontosítása jelent meg;
- A modernizációval egyidejűleg az „*emberről*” való gondoskodás viszonylagos elsődlegessége figyelhető meg;
- A szolgáltatások mind szélesebb köre (outsourcing), a gazdaságosság, a minőségi megvalósítás kerül előtérbe;
- Az alkalmazók, végrehajtók viszonylagos önállóságának megnövekedett szerepe és helyzete szélesedik;
- A középszintű támogatási tevékenység szerepkörének megszűnése, a menedzsment előtérbe kerülése.

Mindezek után néhány szót, a logisztikát érintő változásokról

1. **Haderőnemi szinten** mintegy egyharmaddal csökkent a szakállomány, ami 23 főt jelentett. Ezt a csökkentést komplett blokkok megszüntetésével (koordinációs, fegyverrendszer), összevonásával (hadtáp és műszaki infrastruktúris), valamint feladatrendszer átcsoportosításokkal kellett megoldani.

A Logisztikai Főnökség szervezete a haderő-átalakítás után



A táblázatban leírtakhoz úgy tűnik, nem igazán lehet mit hozzá-fűzni.

Lényegét tekintve egyszemélyessé, illetve megbízott alapján történő vezettségűvé (műszaki-technikai) váltak a szakágak, a törzskari tevékenységben csak komplex tevékenységi körök jelennek meg. Haderőnemi szinten elsősorban a jelzett létszámkorlátok miatt nem került leképzésre az **ÖLTP** iránystruktúrája, nevezetesen a humán anyagellátás az **A1**-nél, a térképellátás az **A2**-nél, a kiképzés-technika az **A3**-nál, a **PKSZ** az **A6**-nál maradt. A belső ellenőrzés viszont PK közvetlenként alosztály szinten kikerült a gazdálkodási blokk szervezetéből. Az **A4** a szükséges mérték-

ben az adminisztratív támogatás feladatának megfelelően a parancsnok döntés-előkészítő szervezeti tevékenysége felé halad.

2. **Csapatszinten** logisztikai vonatkozásban az előző szervezeti strukturális kérdéskörhöz képest alapvető változás nem következett be. A légierő alakulatainál is rendszerbe álltak a törzsfőnök támogató helyettesek, akik helyük, szerepük megtalálásával a vezetési szakmai koordinációt tudják megfelelő szintre emelni.

3. **Az 1. LTE átszervezésével** az NTE alegység megszüntetésével a légierő elvesztette a nemzetközi tevékenységre tervezett légierő alakulatok felajánlással egyidejűleg tervezett légierő speciális tervező-szervező, végrehajtó képességet.

Ez a képesség sehol máshol nem jelent meg. A légierő A4 által helyette kidolgozott koncepció – horizontálisan a csapatok állományában elhelyezett, vertikálisan felépített, centrálisan kiemelhető modulárisan strukturált szervezetek, melyek NTE és HNS funkció ellátására voltak hivatottak – a minden szinten történő egyetértés után elveszett.

Az alábbi két táblázatban a teljesség igénye nélkül, csak a figyelem ráirányítás és feladat mélység szempontjából nézzük meg a tartalmi összetevők számszerűsített megvalósítását.

Légierő speciális képesség szükségletek

- légvédelmi rakéta-technikai,
- radar-technikai,
- SEL támogatás,
- vezetés-technikai,
- FRISZ támogatás,
- repülőtéri gyorsbeavatkozás,
- repülőtér-műszaki (reka.),
- repülőtér-technikai időjárás,
- diszpécser-technikai,
- végbiztonság LCN,

- repülőtér berendezés fenntartás),
- repülőműszaki (teljes komplexitásban),
- éjtőernyős (személyirepülő),
- repülő-műszaki és hajózó ruházat (hangsebesség alatti és magas-sági),
- startellátás,
- repülő-hajózóélelmezési ellátás,
- repülő üzemanyag és labor,
- légi szállításbiztosítás (repülőműszaki és földi rakodástechnika).

An-26 repülőgépek 2004 évi kiképzésen kívüli repülésre fordított repülő idő megoszlása

CÉLREPÜLŐTÉR	FELADATSZÁM	ÖSSZ.REP.IDŐ (ó,p)	SZÁLLÍTOTT SZEMÉLYEK SZÁMA (FŐ)	SZÁLLÍTOTT ANYAG (t)
BAGDAD	46	874 ó. 50 p.	1150	34,3
PRISTINA	39	156 ó. 35 p.	2046	6,8
SZARAJEVO	3	9 ó.	149	
KÖLN	9	51 ó. 35 p.	168	0,5
EGYÉB (Kijev, Harkov, Nyitott égbolt fea.)	58	449 ó.	1166	5,4
ÖSSZESEN	155	1541	4679	47

Úgy vélem a táblázat adatai reprezentálják azokat az erőfeszítéseket, tevékenységeket, amelyeket a légierő a különböző missziók megvalósulása érdekében tett. Természetesen itt nem igazán lehet érzékeltetni azt a csapat munkát, amely e teljesítések mögött van. A végrehajtásban érintett logisztikai szakemberek e feszített tevékenységben is minden „felhajtás” nélkül tették a dolgukat. E tényt bizonyítja, hogy a légierő lehetőségeiből, netán hibájából adódóan ilyen irányú feladat elmaradás vagy késlekedés nem fordult elő.

Újszerű képességek modernizációk

MiG-29

- *IFF Mode-4*
- *GPS*
- *Új kommunikációs rádió*
- *Állapot szerinti üzemeltetés*

AN-26

- *Új repülőgép beszerzés*
- *ASZO-2 felépítés(Infracapda)*
- *IFF Mode-4*

L-39ZO

- *Üzemidő hosszabbítás*

Jak-52

- *CO indikátor*

Mi-24P

- *2 db rendszerbe állítása*

Mi-8(17)

- *IFF Mode-4*
- *Új festésű műszerfal*

NATO együttműködési feladatok végrehajtására a **kijelölt MiG-29 típusú harcászati repülőgépekbe** ideiglenes jelleggel beépítésre került **GPS** berendezés, valamint szintén ideiglenes jelleggel kialakításra került a NATO vészfrekvencia vételi képesség. Kialakításra került a külön meghatározott **MHz-es** képességet folyamatosan biztosító, második rádióállomással felszerelt prototípus.

A szállítóhelikoptereknél kialakításra kerültek a repülőeszközök **Mode-4** képességű **IFF** berendezéssel felszerelt prototípusai és a kijelölt repülőeszközbe került beépítésre **KIR CRYPTO komputer**. (AN-26, MÍG-29B, MI-24 és MI-17).

Szállítóhelikopterek vonatkozásában néhány **Mi-17** típusú helikopter – az üzemidő-hosszabbítási munkálatok elvégzésével egy időben – kutató-mentő változattá történő átalakítása a pontosított tervek szerint kerül végrehajtásra. Folyamatban van **Mi-17P** típusú helikopterek deszant változattá történő átalakítása.

Az An-26 típusú szállító-repülőgépeken kialakításra kerültek a hőkövető rakéták elleni védelemként az infracapda-kilövő rendszer függesztési lehetősége.

Rendszerbe állításra kerültek a Mi-24P harci helikopterek.

Az L-39 típushoz az elmúlt időszakban beszerzett alkatrészek alapvetően biztosítják az állománytábla szerinti repülőgép üzemképességét. A további üzembentartásra tervezett repülőgépeken jelenleg folyamatban vannak a naptári üzemidő meghosszabbítási munkálatai.

NATO beruházások

- Végbiztonsági sávok meghosszabbítása (túlfutó és tisztított zóna 250+150 fm (É-D));
- BAK-12 vadász vészelfogó berendezés telepítése (kábeles) mindkét irányban (É-D);
- Biztonságos átfegyverző zóna kialakítása;
- Hajtóművező hely korszerűsítés, NATO repülőgépek részére történő átalakítás;
- Korszerű, távfelügyelt fénytechnikai rendszer telepítése;
- 5 állásos, időszakos javítóhangár és ellenőrző-karbantartó-terület megépítése;
- Korszerű, iparvágányról történő üzemanyagfejítő szivattyúállomással kialakított „A” és „B” üzemanyag-tároló bázis megépítése;
- Folyékony oxigéntároló-töltő állomás építése;
- Lőszer és rakétatároló terület kiépítése;
- Közös NATO-Nemzeti felhasználású rakéta-előkészítő és ellenőrző állomás építése;
- Hadművelési központ helyiségének kialakítása (megépítése) WOC;Híradó központ kapacitásnövelés;
- Vadász és szállító-repülőgépek állóhelyének kialakítása.

Nemzeti fejlesztés

- A haderő-átalakítás új követelményeihez igazodó korszerű, szerződéses állomány elhelyezését biztosító, elhelyezési körlet, épületek kialakítása (Győr, Kecskemét, Pápa, Szolnok);
- Pápa: repülésirányító torony épület korszerűsítése, felújítása;
- Veszprém-Kádárta: 112 db. lakás építése, lakhatási feltételek javítása.

A légi erő, ezen belül a logisztikai végrehajtására vonatkozó képességeit nagyban emelték a különböző gyakorlatokon, közös képzésen résztvevő erők és eszközök. Szintén a teljesség igénye nélkül összefoglalóan néhányat célszerű kiemelni.

NATINADS (EW) 2004 valós repüléssel egybekötött elektronikai hadviselés gyakorlat Kecskemét repülőbázison levezetve. Minden év tavaszán a repülőgép-vezetők gyakoroltatására kerül megszervezésre. Az oktatók, a zavaró repülőgépek és zavaró konténereik szintén Kecskeméten **RB**-on települnek. A külföldi személyzet és a zavaró-technikai eszközpark NATO szolgáltatásként (ingyen) áll a rendelkezésünkre, csak üzemanyagot térítünk.

DRAGON NEST 2004 valós repüléssel egybekötött magyar-brit-svéd repülő gyakorlat, Kecskemét repülőtéren levezetve. A brit fél a **NAM 04** repülő harcászati gyakorlatra készítette fel a magyar/svéd repülőgép vezetőket. A svédek századszintű teljes települő készlettel jöttek, így láthattuk a **JAS-39** repülőgépekkel rendelkező svéd települő erők felszerelését, megismertük szállítási- települési- üzemeltetési eszközeiket, a kiszolgáláshoz szükséges berendezéseiket. Pozitív tapasztalatokat szereztünk több típus **MiG-29**, **JAS-39**, **TORNADO-F3** együttes repülésekor a logisztikai támogatás, valamint a repülőműszaki kiszolgálás területén.

COOSAREX 2004 valós repüléssel egybekötött helikopteres **K-M** gyakorlat Szolnok repülőtéren levezetve. A környező országok K-M szakembereinek és mentőhelikoptereinek közös gyakorlása a NATO-ban elfogadott eljárások szerint. *Mi voltunk az oktatók!* Biztosítottuk a mentési helyszínek berendezését, a külföldi helikopterek kiszolgálását, a személyi állomány elhelyezését, ellátását, repülőtéren belüli és kívüli szállítását.

Részvételünk külföldön megrendezett gyakorlatokon

- **NAM 2004** valós repüléssel egybekötött repülőharcászati gyakorlat **TU/Konya RB**-on. Minden év szeptemberében kerül végrehajtásra más-más RB-on. A gyakorlaton, a török félnek, mint fogadó nemzetnek a támogatása, a tervező konferenciákon előkészített megállapodások szerint történt. A ki- és hazatelepülésre a bulgáriai **Graf Inatevo RB**-t vettük igénybe. Az intenzív repültetésre 14 fő rep. műszaki szakembert vittünk, plusz a málházási tervnek megfelelő szerszámokat és javítóanyagokat. 7 fő **KKSZ**-ben vett részt, 6 nemzet repülőgépeire szereztek és 4 nemzetnek adtak C típusú **KKSZ** vizsgát.

- **EXAT 2004** valós repüléssel egybekötött repülőgép kereszt-kiszolgálási gyakorlat NO/Oerland RB-on. Anyagi megfontolásból csak 16 fő rep. műszaki szakember ment repülőgépek nélkül, akik 5 nemzetből 18 db **C típusú KKSZ** vizsgát kaptak. Ezen eredmények alapján a kecskeméti RB képes biztosítani a **SHAPE** elvárásait, a NATO Reagáló Erők repülő kötelékeinek fogadására, ismételt felkészítésére és végső céljuk elérése érdekében a kötelékek elengedésére.

- **CE 2004** Cseh országban megrendezett anyagmozgatási/szállítási gyakorlat. Légierős eszközeink az elvárásoknak megfelelnek. A nagytávolságú szállításoknál alkalmazni kell a NATO egységes rakománykísérő/azonosító jelzéseket, okmányokat.

- **ES 2004** NATO parancsnoki és törzsvezetési gyakorlat **TU/Izmirben**. 2 fővel vettünk részt. Egy fő a magyar támogató elem anyagszállító- és mozgató részlegében, a másik szakemberünk az előretolt alegységek ellátása részlegben dolgozott. Mindketten tapasztalatot szereztek a többnemzetiségű log. törzsek munkamódszereiben, a tervezés és információ áramlás megszervezésében.

Légierő specifikus képességek

NATO alárendeltségben, a szövetségi előírások teljes betartásával folyamatos készültségi és készenléti szolgálatokat tartunk fenn.

QRA: A kijelölt bázison MiG-29 repülőgép típussal meghatározott erővel NATO repülő készültségi szolgálatot látunk el. A repülőgépek fegyverzete a készültségi előírásoknak megfelelően lett kialakítva. Fel szállási idejük a NATO riasztási norma alapján meghatározott. A változó időben történő napi ellenőrzéseket a szolgálaton keresztül kapja a személyzet. A szolgálat maradéktalan ellátása kiemelt fontosságú feladata a repülőbázis és a légierő parancsnokság logisztikai állományának.

CRC: A központ folyamatosan, a nap 24 órájában állandóan képes a Magyar Köztársaság légtérében lévő civil és katonai repülőgép mozgások követésére, a szükséges tájékoztatások megtételére. Állandó kapcsolatban áll a NATO előljáró **CAOC** szervezetekkel, így bármikor képes az információk fogadására és továbbítására. Úgy gondolom, hogy a vezetési rendszerek folyamatos és megszakítás nélküli üzembiztonságának biztosítása és fenntartása a logisztikai állománytól magas fokú képzettséget, valamint annak folyamatos bővítését igényli, és e tényt senki remélhető-

leg nem akarja kétségbe vonni, annál is inkább mivel ez tényleg egyedi specifikus tevékenység.

SAR: A helikopteres kutató-mentő szolgálat 2x (1+1) helikopterrel lát el 24 órás feladatot Pápa **BR** és Szolnok **RB** települési hellyel. A **K-M** helikopterek magas fokú egészségügyi felszereltséggel bírnak. A helikopterek fedélzetén szakképzett egészségügyi és deszantos személyzet van. Feladatuk a bajbajutottak felkutatása, egészségi állapotuk stabilizálása és a legközelebbi egészségügyi intézetbe szállítása. Nem kétséges e feladatnak a komplex értelemben vett logisztikai biztosításának a folyamatos pontos és precíz feszítettségű végrehajtása.

Fontosabb tanfolyamok, közös képzések

- Logisztikai törzstiszti tanfolyam USA 2 fő
- BATTLE STAFF tanfolyam IT/Nápoly 2 fő

Üzemanyag szaktiszthelyettes képzés: 2003-tól kezdődően éves rendszerességgel kerül tervezésre ez a képzési forma IT/Pármában. Az elmúlt évben Kecskemérről és Szolnokról 1-1 fő került kiképzésre. Elsődlegesen a NATO-ban elfogadott repülő-üzemanyagok és kenőanyagok minőségbiztosítási eljárásainak megismerése, valamint a kitelepült körülmények közötti tábori eszközök használatának elsajátítása volt a cél. Ez évben még mindig csak tervezés szintjén van a 2 fő kiküldése!

NATO logisztikai törzstiszti továbbképzés: Már több évre visszamenően bevált a NATO AIRSOUTH logisztikai főnökségével ez a fajta képzési forma. Fiatal, perspektivikus tiszteket küldünk erre a továbbképzésre. Célunk: látókörük kiszélesítése, szaknyelvi képességeik elmélyítése, valamint a NATO logisztikai előírások alkalmazásának minél teljesebb elsajátítása.

Légi szállítások tervezése képzés: Első alkalommal használtuk ki ezt a képzési formát, amely a légierő szállító funkciója szempontjából kiemelten fontos. A képzésen résztvevő tiszt pozitív tapasztalatokkal érkezett haza, és már most látszik, hogy a későbbi együttműködések sikeres megvalósítása érdekében akár szervezeti és információ-áramlási változtatásokat kell a légierőnek végrehajtani.

Összességében megállapítható, hogy a légierőnél a logisztikai szolgálatok – az ismert költségvetési, beszerzési, strukturális és egyéb zökkenők ellenére – igyekeznek lehetőségeikhez mérten igazodni az új kihívá-

sokhoz és minél magasabb szinten megfelelni azoknak. A folyamatos átszervezések természetesen itt éreztették is hatásukat, itt is részben bekövetkezett sajnós a szakemberek, a tapasztalt középvezetők kiválása.

Mindamellett úgy vélem a szakember állomány teszi a dolgát és szeretne túl lenni azon, hogy az egyik legfőbb „hátsó” irány ne az legyen, hogy meddig van beosztásom. Az eddigi eredményeinkben nagy szerepe van elöljáróink és a végrehajtói állomány lelkiismeretességének, az új iránti fogékonyságának és a logisztikusokra jellemző az elkövetkezendőkre, valamint előre mutató pislákoló, szükségszerű előrelátó megérzéseknek.

KIKÉPZÉS - FELKÉSZÍTÉS

VÁLSÁGBAN A LOGISZTIKAI TISZTKÉPZÉS

Lovász Zoltán¹

„Ahol az igazság vereséget szenved, ott a győztes szenved el a legnagyobb vereséget.”

A Oawood

A tanulmány a folyóirat 2004. évi pályázatára érkezett.

Szerkesztőség

Bevezetés

Napjainkban a felsőoktatás legfontosabb problémája a „*bolognai folyamatként*” elhíresült lineáris, ciklikus képzési rendszerre történő áttérés, az Európai Felsőoktatási Térséghez történő csatlakozás.

Az egész kontinensre kiható standardizációs törekvéseknek való megfelelés egy – a felsőoktatás egészét – átfogó átstrukturálódási folyamatot indított el. A bolognai folyamat célja egyébként, hogy olyan, Európa egészére kiterjedő felsőoktatási rendszert alakítson ki, amely bizonyos mértékig uniformizálja a képzési követelményeket és formákat, ezáltal növeli az állampolgárok (EU polgárok) mobilitását, foglalkoztathatóságát, fokozza a felsőoktatás nemzetközi versenyképességét. **A program legfontosabb célkitűzései:** a diplomák, a tudományos fokozatok összehasonlíthatóságának elérése, a kétciklusú (bachelor és master) felsőfokú képzés rendszerének bevezetése, és az ismertek, képzettségek, kredit alapú átszámítási rendszerének kialakítása.

A bolognai szindróma nem hagyta érintetlenül a katonai tisztképzést sem, annak ellenére, hogy a motivációs tényezőként megfogalmazott mobilizálhatóság, nemzetközi versenyképesség a haderő hívatásos

¹ Dr. Lovász Zoltán alezredes, ZMNE egyetemi docens, Logisztikai Tanszék.

állományánál nem olyan meghatározó, mint például a civil szférában a műszaki-, a gazdasági-, vagy az informatikai szakterületeken.

A haderőben az elmúlt évek, évtizedek személyi (humán) politikája sem a belső-, sem pedig a nemzetközi méretű szakember áramlás terén nem igazolta vissza a mobilizálhatóság szükségességét. **A létszámfelettivé vált tisztek döntő többségben vagy nyugállományba kerültek, vagy pedig szakképzettségüktől lényegesen különböző területeken helyezkedtek el.** Beigazolódott, hogy a speciális felkészültséggel, sajátos ismeretrendszerrel, az általánostól lényegesen eltérő képességekkel rendelkező katonatisztek nem tudnak képzettségi szintjüknek megfelelően elhelyezkedni a civil életben. Ezt a tényt nemcsak a haderő humán politikájában, hanem már a kiképzés, a felkészítés, az oktatás területein is figyelembe kell venni. Ezért a polgári életben időről időre változó, (jobb esetekben fejlődő) közép- és felsőfokú szakemberképzési módszereket, formai megoldásokat csak nagy körültekintéssel szabad adaptálni. **Semmi nem indokolja, hogy a katonai szakemberképzés is átvegye azokat a hektikus mozgásokat, melyeket mértékadó hazai- és külföldi civil főiskolák és egyetemek is, egyelőre csak tamáskodva szemlélnek.**

Napjaink hazai tisztképzésére, katonai tanintézetekre sajnos az is jellemző, hogy a képzési módszerek és formák kiválasztásánál, a tananyag-tartalmak összeállításánál nem kap megfelelő hangsúlyt az a specifikum, az a velük szemben támasztott követelmény, hogy alarendeltetésük a haderő szakember szükségletének kielégítése. **A különböző térítéses és esetenként ösztöndíjas képzés mellett, egyre inkább háttérbe szorul a katonai vezetők, a parancsnokok, a törzskari tisztek képzése.**

Ilyen állapotában érte el a katonai tanintézeteket az előzőekben felvázolt modernizációs törekvés, az európai felsőfokú képzési tendenciáknak való megfeleltetés igénye. **Egyeseknél a rosszul értelmezett bizonyítási kényszere hat, amikor is számos rangos főiskolát és egyetemet megelőzve igyekeznek minden újszerű követelménynek megfelelni.** Túlértékelik azoknak a törekvéseknek, útkereséseknek a fontosságát, amelyek a felsőoktatás hazai és nemzetközi szinterein a felszínen játszódnak, és tényleges súlyuktól jóval nagyobb port kavarnak.

Mint ahogy a vízcseppben megmutatkozik a tenger számos jellemzője, úgy megtalálható a logisztikai tisztképzésben is a katonai felsőoktatás szinte minden nyavalyája. **Napjainkban a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetemen folyó logisztikai tisztképzés mind tartalmában, mind pedig formájában megújításra vár.** A szakalapítás kezdetétől meglévő anomáliák, tartalmi és formai hiányosságok, aránytalanságok, indokolatlan átfé-

dések és ugyanakkor bizonyos területeken jelentkező hiányok, az elmúlt évek során végrehajtott korrekciók ellenére sem szűntek meg. *A képzés területén évek óta jelen lévő megosztottság, szubjektívizmus, rivalizálás, napjainkban már a képzés létét fenyegeti.* Az önkényes értelmezések, az önös érdekek kendőzetlen előtérbe helyezése, a szakmai sovinizmus odáig vezetett – hogy kihasználva a napirenden lévő szervezeti és formai változásokat – *a legújabb elképzelések szerint, az egyetemi szintű logisztikai szakemberképzés elsorvad, megszűnik,* helyét hadmérnöki és gazdasági szakirányú képzés venné át.

A helyzetet tovább súlyosbítja, hogy a haderő logisztikai támogató rendszerében bekövetkezett átrendeződés, a funkcionális rendszerről az ágazati logisztika irányába történő elmozdulás, szintén kedvezőtlenül hat a logisztikai szakemberképzésre.

Az előzőekben felsorolt események, negatív tendenciák, kedvezőtlen irányú fejlemények késztettek arra, hogy tollat ragadjak, hogy elsősorban a logisztikai tisztképzés elkötelezett híveihez szólva, de a tágabb szakmai közvélemény figyelmét is felkeltve, próbáljam elejét venni a teljes romlásnak. *Tanulmányomban, az anyagi-technikai, azaz a logisztikai szakemberképzés területén, több mint két évtizedes munkám alatt szerzett tapasztalatokra támaszkodom. Körvonalazom mindazokat a javaslatokat, tartalmi és formai megoldásokat, amelyek meggyőződésem szerint, hozzájárulhatnak a logisztikai tisztképzés kátyúba ragadt szekerének kimozdításához, a képzés tartalmi és formai megújulásához.*

1. A LOGISZTIKAI TISZTKÉPZÉS KEZDETEI

A technikai integráció: A haderő anyagi-, technikai szolgálatainak valamiféle egységes, hatékony rendszerbe szervezése, egységes anyagi-technikai szolgálattá történő integrálása mint igény, mint a hatékonyabb működés egyik lehetséges módja, már több évtizeddel ezelőtt, valamikor a hetvenes években megfogalmazódott.

A hetvenes években a haderő kijelölt alakulatainál, kísérleti jelleggel megalakultak ezek az integrált törzskari szervek és végrehajtó szervezetek. Első lépésben az ágazati különültségben, illetve az alkalmazói funkcióhoz kötötten működő technikai szolgálatok integrációja valósult meg. Az integráció eredményeként megalakult a haditechnikai szolgálat, amely a haderő szinte teljes haditechnikai eszközállományára kiterjedően üzemfenntartói funkciót, illetve a harc- és fenntartási anyagkészleteire kiterjedően pedig ellátói funkciót látott el.

Az integrált technikai szolgálatok megalakulásával egyidőben – tehát még a hetvenes évek közepén – a Zrínyi Miklós Katonai Akadémián beindult az integrált szakmai ismeretekkel rendelkező haditechnikai tisztek képzése. A képzési célok és követelmények értelmében az itt végzett szakemberek, mint középszintű katonai vezetők, a csapatoknál időközben integrált haditechnikai szolgálatok törzseiben, illetve azok vezetőiként, eredményesen kezdték meg működésüket.

A képzés során a haditechnikai szakos hallgatók a szűkebben értelmezett üzemfenntartói tevékenység mellett, megismerkedtek az üzemeltető – azaz a haditechnikai eszközöket a különböző katonai műveletek során használó – harcoló és harctámogató katonai szervezetek tevékenységével. Az üzemfenntartás szakmaorientált műveletei mellett, megtapasztalták a harci alkalmazásra történő felkészítés, a harci körülmények között történő üzemeltetés módszereit és formái. Behatóan tanulmányozták a haditechnikai eszközvesztések várható alakulását, a harc és szakanyag felhasználás térben és időben változó folyamatát. A műhelyek, a raktárak faláig terjedő látókör kitágult, a végzett hallgató már összefüggéseiben látta a fenntartás, az ellátás feladatit. Felismerte, és súlyának megfelelően értékelte helyét és szerepét a csapatok, törzsek, intézetek szervezetében a haderő egészében. A technikus-mérnök szakemberből katonai vezető lett.

Már a kezdetekkor jelentkeztek az első nehézségek, ellentmondások is. Az integrált technikai-mérnöki tisztképzés egyik nehézsége abból adódott, hogy a főiskolai szakokon változatlan maradt a szakirányú képzés. Nos ezt az elmúlt hosszú évek alatt nem sikerült megváltoztatni. A fiatal tisztek – legyenek akár fegyveresek, gépjárművesek, páncélosok, vagy lokátorosok – tisztai alapképzésük teljes időszakában szűk szakirányú képzést kaptak (kapnak). Ugyanakkor katonai szolgálatuk során gyakran már a második, vagy harmadik beosztásukban olyan integrált munkakörbe kerültek, ahol már az adott katonai szervezet teljes haditechnikai eszközállományért, teljes harc és fenntartási szakanyag készletéért feleltek. Ehhez legtöbbször nem volt meg a megfelelő előképzettségük. A szükséges ismereteket vagy autodidakta módon kellett megszerezniük, vagy szerencsésebb esetben az akadémiára (egyetemre) bekerülve intézményes keretek között sajátíthatták el azokat.

Az anyagi technikai integráció: Az integrációs törekvések következő lépése az anyagi és a technikai szolgálatok teljeskörű összevonása volt, amelyre a nyolcvanas évek végén, a kilencvenes évek elején került sor. Ezzel szinte egyidőben, a Zrínyi Miklós Katonai Akadémián beindult az anyagi-technikai szakos képzés. Kezdetben a haditechnikai- illetve

hadtáp szakon még külön-külön folyt a tanulmányi munka, majd a kilencvenes évek közepétől indult meg az egységes logisztikai szakemberképzés.

A szakalapítási kérelemben foglaltaknak megfelelően a képzés általános célja **„olyan katonai logisztikai vezető szakemberek képzése, akik rendelkeznek a szükséges általános műveltséggel, szakmai intelligenciával, katonai, műszaki, gazdasági és jogi alapokkal, idegen nyelvismerettel, szakmai ismereteiket képesek reprodukciósan alkalmazni, és kellő gyakorlat megszerzése után, alkalmassá válnak a fegyveres erőknél vagy más rokon szakterületen a logisztikai támogatási feladatok tervezésére, szervezésére és irányítására.”**

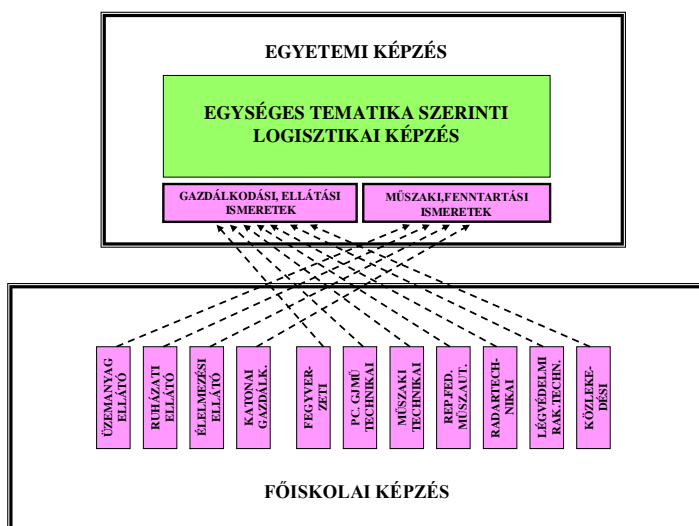
Az elmúlt közel egy évtized alatt, logisztikai szakemberek hosszú sora készült fel a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetemen, és vált a haderő logisztikai törzseinek tagjává, a logisztikai szervezetek vezetőjévé. **Ezek a logisztikai vezetők ma már NATO komform ismeretekkel rendelkezve, szervezik és irányítják a haderő logisztikai támogatását.** A végzett szakemberek, megfelelő ismertekkel rendelkeznek a logisztikai támogatás különböző funkcionális területein, hatékonyan képesek irányítani az ellátási, fenntartási, a mozgatási- szállítási, elhelyezési szakfeladatokat. Megfelelő ismeretekkel rendelkeznek az egészségügyi támogatás területein is, így segítséget tudnak nyújtani a katonai medicina logisztikai támogatásának tervezésben, szervezésében.

A logisztikai szakemberek képzése az elmúlt évek során alapvetően a funkcionális logisztikai felfogásban történt. Ennek megfelelően a hallgatók a **logisztikán belül:** ellátási, fenntartási, közlekedési- szállítási és egészségügyi szakismereteket tanultak. Egyetemi képzésük során a különböző katonai műveletek logisztikai támogatásának megtervezését, megszervezését, a szakfeladatok és szakalegységek irányítását ebben a felfogásban gyakorolták. Az időközben, a haderő logisztikai támogatásában bekövetkezett változásokat a képzés nem követte. (Ennek okaival a későbbiekben még részletesen kívánok foglalkozni).

A hallgatók előképzettsége már a kezdetek során is rendkívül heterogén volt, és a helyzet napjainkban még bonyolultabb. Az első évfolyamok összetételére az volt a jellemező, hogy a hallgatók döntő többsége (közel fele-fele arányban) **„hadtápos”**, illetve **„haditechnikás”** volt. Az általános tendencia mellett, már az első évfolyamokban is előfordult, műszaki-, vegyvédelmi előképzettségű hallgató is. A későbbiek során a **„merítési alap”** tovább bővült, a különböző parancsnoki szakokon (légvédelmi, lokátoros, harcokcsízó) végzett hallgatók mellett beiskolázásra

kerültek a rendvédelmi és határőr szervezetek tisztjei is. Napjainkra pedig az a jellemező, hogy a beiskolázásnál az „*alapszakmák*” fokozatosan háttérbe szorulnak és a *pénzügyi-, gazdálkodási-, elhelyezési* szakterületek kerülnek túlsúlyba, ami kedvezőtlenül befolyásolja a képzést.

Az előképzettségben mutatkozó differenciák kompenzálását célozta az a törekvés, hogy az egyetemi kiegészítő képzés kezdetén egyféle „*színrehozó*” kurzus lett beütemezve. Ennek értelmében a *hadtáp előképzettségű hallgatók* megfelelő műszaki ismereteket, a *technikai előképzettségű hallgatók* pedig gazdálkodási ismereteket szerezhettek.



Végősoron az elmúlt nyolc-tíz év logisztikai szakember képzése megítélésem szerint eredményes volt. Sikerült összeállítani egy olyan képzési cél- és követelményrendszert, egy olyan tantárgy struktúrát, a szakmai egészét teljes körűen felölelő ismeretrendszert, amely kellő alapot biztosított a logisztikai szakemberek felkészítésére. Meggyőződéssel állítom, hogy a logisztikai szakon, a kor elvárásainak megfelelő színvonalú a képzés. A végzett logisztikai vezetők mind nemzeti keretek között, mind pedig szövetségi szinten képesek a helytállásra, szakmai feladataik professzionális végzésére. A képzés hatékonyságát az egyetemen végzett logisztikai vezetők többségének eredményes működése, sikeres katonai és szakmai előmenetele, a különböző szintű logisztikai vezető szervek vezetőinek, és ami legalább ennyire fontos, a katonai vezetőknek, a csa-

patok parancsnokainak elismerő megnyilatkozásai, egyértelműen bizonyítják.

Sajnálatos dolog, hogy ahogyan az élet szinte minden területén, úgy az egyetemi szintű logisztikai képzésben is adódik néhány nehézség, anomália. Ezek az ellentmondások, sajnos már a kezdetek kezdetén megkeserítették az ügynön buzgólkodók sikeres munkáját.

A szak alapításánál minden igyekezet ellenére sem sikerült egy olyan képzési struktúrát kialakítani, amely a logisztikai támogatás valamennyi funkcionális területére kiterjedően végezné a középszintű logisztikai vezetők képzését. *A logisztikai tanszék, mint szakfelelős által felterjesztett szakalapítási kérelemben valamennyi szakterületére, azaz:*

- általános logisztikai
- ellátási logisztikai
- üzemfenntartási logisztikai
- szállítási logisztikai
- gazdálkodási logisztikai
- elhelyezési logisztikai

területekre szakosító szakirányok lettek meghatározva. Ennek ellenére a technikai szakemberek egyetemi szintű képzésére még külön műszaki menedzser szak is indult, többek között üzemfenntartói szakiránnyal. Ezt a fölösleges párhuzamot a képzés eddigi közel tíz éve alatt nem sikerült megszüntetni. Sajnos a szakmai felügyeletet, a kamarai jogkört gyakorló logisztikai vezető szervezetek is következetlenek voltak a vitás kérdés megítélésében. Nem egy teljes körűen integrált, a támogató rendszer valamennyi területére adekvát szakembereket képező szak kialakítását szorgalmazták, hanem a „*kisebb ellenállás*” felé elmozdulva hagyták tovább burjánzani az ellentmondásokat, anomáliákat. Így alakulhatott ki az az egészségtelen gyakorlat, hogy a különböző képzési szakok-, szakirányok vezetőinek, képviselőinek, mindnek megvolt a maga szakmai patrónusa.

Az egyetemen belüli rivalizálás, a „*szekértáborok*” kialakulása rengeteg ártott a logisztikai szakemberképzés ügyének, hiszen a képzést irányító vezetők és az azt végző egyetemi oktatók energiájának jelentős részét az egészségtelen versengés, a cselvetések, a gáncsoskodások kivédése emésztette fel. Ahogy mondani szokták, az idő egy jelentős részét az

ellenfélnek szánt árkok ásása, illetve az azok által nekünk szánt árkok betemetése töltötte ki. Az egész csak azon múltott, hogy az egyetemi tanszék felállításakor, az érintettek nem voltak elég következetesek. Pedig nem kellett volna mást tenni, mint a logisztikai támogató rendszer szervezeti struktúráját átültetni az egyetem megfelelő oktatási egységeire.

Az évek során aztán a dolog úgy alakult, hogy a logisztikai szak szakirányai közül – a valós szakember szükséglethez igazodva – csak az általános logisztikai vezető képzés valósult meg, és folytatódik immár nyolcadik-kilencedik éve. Ezzel párhuzamosan a műszaki menedzser szakon folyik az üzemfenntartó szakemberek felkészítése. Örökös vita tárgyát képezi az ún. mérítési alap meghatározása, a főiskolai végzettséggel rendelkező tisztek egyetemi szintű továbbképzésénél a különböző szakirányokra történő irányítás kérdése. A logisztikai szakra (illetve az annak részeként egyedül funkcionáló általános logisztikai szakirányra) az alapítási dokumentumok szerint a logisztika minden szakterületéről jelentkezhetnek a szakemberek. Ugyanakkor a műszaki menedzser szak üzemfenntartói szakiránya sok esetben vindikálja magának a jogot a kizárólagos üzemfenntartói szakemberek képzésére.

A főiskolai szakoknál szakirányoknál is vannak problémák, az egyetemes logisztikai szemléletmód kialakításában. Az anyagi technikai integráció egy évtizedes működése sem volt elég ahhoz, hogy a logisztikai szakemberek felkészítését végző, főiskolai szakoknál, szakirányoknál, illetve az azokat szervező és végrehajtó szaktanszékeknél szemléletváltás következzen be. Meglátásom szerint az említett tanszékek – annak elismerése mellett, hogy a szakmai képzést rendkívüli alaposággal, magas színvonalon művelik – sajnos nem nyitnak az integráció irányába. A különböző technikai szakokon végző hallgatók például rendkívül felületes ismeretekkel rendelkeznek a társ szakmák terén, illetve a logisztika más ágazatit illetően. Nem vitatom a szakmaorientált képzés létjogosultságát, de úgy gondolom, hogy már a főiskolai tisztképzés során is megfelelő ismereteket kell kialakítani a szaktisztekben, a jövő logisztikai vezetőiben. *Célszerűnek mutatkozna, ha már az alap tisztképzés időszakában átfogó képet kapnának a hallgatók a logisztikai támogatási rendszer egészéről. Az egyetemi szintű képzést is segítené a megfelelő tájékozottság, hiszen akkor nem a tanulmányok kezdetén kellene a szükséges alapismereteket pótolni.*

2. ELLENLTMONDÁSOS JELEN, BIZONYTALAN JÖVŐ

A logisztikai szakemberképzést kedvezőtlenül befolyásolja, hogy a haderő logisztikai támogató rendszere – a haderő egészéhez hasonlóan – egy permanens változás állapotában van. Időről időre változnak a haderő logisztikai támogatásáról vallott nézetek. A változó koncepcióhoz folyamatosan igyekeznek hozzá igazítani a logisztikai vezető szervek és végrehajtó szervezetek felépítését, működési rendjét, kapcsolatrendszerét. Ennek a tanulmánynak nem célja, hogy elemezze a logisztikai támogató rendszer kialakulását, fejlődését, változását. Csak olyan mértékig kívánok a témával foglalkozni, amennyiben az szükséges a képzésre gyakorolt hatások elemzéséhez. Előre kívánom bocsátani, hogy a képzési rendszerek kialakításához, a képzésben elengedhetetlen kontinuitás biztosításához egyféle biztonságra, viszonylagos állandóságra van szükség. A képzés során, a tanulmányi tervek szerkesztésekor, a tantárgystruktúra kialakításakor, a tananyagbázis összeállításakor, nem követhetők azok a hektikus mozgások, amelyek a haderő közel másfél évtizede zajló átszervezését kísérik.

Az egyetemi szintű integrált logisztikai képzés beindításakor a haderőben egy kialakulatlan, a változás, a formálódás állapotában lévő logisztikai támogató rendszer működött. A működés alapelve, a fejlesztés alapkonceptiója az volt, hogy a történelmileg kialakult, és elszigetelten működő anyagi-, technikai szolgálatok egy egységes szolgálattá szerveződjenek. Az integráció célja mindenekelőtt a racionalizálás, a rendelkezésre álló szűkös források hatékonyabb kihasználása volt. Ennek módját ágazati és funkcionális integráció formájában is keresték. Az első évekre az volt a jellemző, hogy még jelen volt a történelmileg kialakult ágazati megosztottság, de már mutatkoztak a funkcionális integráció, a feladatorientált átalakulás jelei is. Az ágazati elkülönülés és a feladatorientált egyesülés egymásnak ellentmondó törekvései, évekig rivalizáltak egymással.

A kilencvenes évek végétől egyre inkább a funkcionális alapokon kibontakozó - azaz a feladatrendszerekhez igazodó, azokat rendező elvként elfogadó - integráció kezdett meghatározóvá válni. A tendencia betetőzéseként a 2001-ben kezdődő stratégiai felülvizsgálat részeként döntés született a logisztikai támogató rendszer átalakítására is. A stratégiai felülvizsgálat egyébként egy olyan haderő létrehozását jelölte meg célként, amely képes eleget tenni az ország biztonsági és védelmi igényeinek, beleértve a szövetségi kötelezettségeket is.

A logisztikai támogató rendszer megreformálására, a NATO szervezeti- és működési elvekhez történő közelítés céljából a 28/2001 sz. MHPK-i parancs értelmében, a legfelső logisztikai vezetés, a haderőnevek logisztikai főnökségeinek képviselőiből, a tanintézetek, a tudományos kutató műhelyek szakembereinek bevonásával, **logisztikai modernizációs irányító bizottság** alakult és kezdte meg működését. A bizottság feladata alapvetően az volt, hogy dolgozza ki a logisztikai támogató rendszer modernizálására, a támogató szervezetek NATO kompatibilis felépítésére, a szövetségesi gyakorlattal harmonizáló működési rendjének kialakítására vonatkozó koncepciókat. A modernizációs bizottság közel fél évig tartó munka eredményeként kialakította a megújulást, a felzárkózást célzó javaslatcsomagját.

A modernizációs program úgy fogalmazott, hogy *„kialakult a nemzeti lehetőségeket figyelembe vevő, a Magyar Honvédség küldetésének teljesítéséhez szükséges képességeket biztosító, a NATO elvekkel és eljárásokkal harmonizáló logisztikai támogatási koncepció.”*

A program – ha kissé „szemérmesen” is – de végső soron a funkcionális integráció következetes végigvitelét jelölte meg az előrelépés lehetséges útjának. Ennek megfelelően tett javaslatot a logisztikai támogató rendszer struktúrájának kialakítására, a logisztikai vezető szervek és végrehajtó szervezetek felépítésére.

Az egyetemi szintű logisztikai képzésben ezek az elképzelések megfelelő teret kaptak. A tantárgystruktúra lényeges átalakítására, tartalmi korrekciójára, a képzés cél- és követelményrendszerének módosítására ekkor még nem volt szükség, mivel az integrált logisztikai képzés tananyagbázisának – ezt megelőzően néhány évvel történő – kialakítása során lényegében már NATO komform elvek és eljárások, normák, szervezeti megoldások váltak meghatározóvá. Ugyanakkor a logisztikai modernizációs bizottság által javasolt szervezeti változások, a szakmai feladatok végrehajtását érintő korrekciók, a támogatási folyamatokban újszerűen jelentkező eljárások, sorra adaptálva lettek a képzésben. ***Előállt egy olyan rendkívül kedvező helyzet, hogy megteremtődött az összhang az elmélet és a gyakorlat között.*** Az egyetemi szintű logisztikai képzésben oktatott logisztikai támogatási elvek, eljárások, normák, szervezeti és működési megoldások, illetve a Magyar Honvédség csapatainál, intézményeinél, háttérszervezeteinél alkalmazott gyakorlat megegyezett, és lényegét tekintve megfelelt a NATO kompatibilitás követelményének is.

Ez az ideálisnak mondható állapot nem tartott sokáig. A haderő átalakításának következő fázisában olyan változások következtek be a lo-

gisztikai támogató rendszerben, amely az előzőekben felvázolt összhangot, az elmélet és a gyakorlat között annyira áhított, és szerencsés módon kialakult szinergiát ismét megbontotta. **A 2003-2004 években bekövetkezett koncepcionális változások és az annak nyomán kibontakozó átszervezések, a működés rendjében elkezdődő irányváltások az oktatásban követhetlenné váltak.** Egy olyan helyzet alakult ki, hogy az oktatás, a logisztikai képzés haladt tovább azon a tudományosan megalapozott, a szövetségesi elvekkel harmonizáló irányban, amelyet az előző évek erőfeszítései eredményeként sikerült kialakítani.

Ezzel szemben a haderőben, illetve azon belül a logisztikai támogató rendszerben egy visszarendeződési folyamat vette kezdetét. Az előző évek során komoly munkával kialakított, a szövetségesek logisztikai rendszereivel kompatibilissé tett támogató rendszert erőszakosan megváltoztatták. A funkcionális logisztikai rendszereket felszámolva, elkezdődött az ágazati struktúrák reneszánsza. Több mint egy évtizede magunk mögött hagyott szervezési elvek, támogatási-biztosítási eljárások éledtek újjá. A régi beidegződéseknek megfelelően az egyes szakmai főnökségek tevékenységében ismételten keverednek az ellátási-, a fenntartási, a szállítási funkciók. *A NATO gyakorlatnak ellentmondva az egészségügyi támogatás, a katonai medicina a magyar haderőben a logisztikán kívülre került.* A logisztikai feladatok végrehajtásának koordinálására létrehozott logisztikai műveleti központokat felszámolták, a tervezői- és a végrehajtói funkciók közötti elkülönülést megszüntetik.

Ezek a hektikus változások az oktatásban már nem követhetők. Nem engedhető meg, hogy a tudományosan megalapozott, didaktikailag kellő alaposággal kiművelt képzési rendszert, fáradságos munkával kidolgozott tananyagot kitegyük annak a háborgó hullámnak, ami a mai logisztikai gyakorlatot jellemzi. Nem várható el az egyetem tanáraitól, hogy megalapozatlan, a pillanatnyi „divatot” követő és ugyanakkor vitatható elveket, alapos elemzésnek alá nem vetett szervezési gyakorlatot, ki nem próbált eljárásokat oktassanak. A tudomány nem válhat a gyakorlat szolgálólányává. Az egyetemi szintű logisztikai képzésnek távolabb kell látni. Mint valamiféle tengeri mélyáramlatnak következetesen haladnia kell a kijelölt úton, nem szabad tudomást vennie a felszínen csapkodó hullámokról.

Ahogy mondani szokták, a baj nem jár egyedül. Nem elég, hogy a logisztikai képzés és a gyakorlat egyre távolodik egymástól, de még az egyetemi szintű logisztikai képzésben is újabb nehézségek adódnak. Tulajdonképpen ezek a nehézségek nem is annyira új keletűek, mint inkább a régmúlt idők egyes problémáinak reinkarnációi. Az az örökös szembe-

nállás, amely az egyetemen folyó logisztikai vezetőképzés, illetve az üzembentartói szakemberképzés között fennállt és éveken keresztül megfertőzte a levegőt, újjáéledt. ***Ismét felerősödtek azok a törekvések, hogy kiszakítsák a üzemeltető-üzemfenntartó szakemberek képzését a logisztikai vezetői képzés rendszeréből.*** Az előző fejezetben felvázolt elkülönülés olyan méreteket öltött, hogy most már hadmérnökképzésről beszélnek, önálló képzési szakot alapítanak. Minden - az integrált logisztikához kötődő - szálát elszakítanak. Odáig is elmennek, hogy a főiskolai (BSc) szinten folyó üzemfenntartói szakemberek, egyetemi szintű (MSc) képzésének egyedüli lehetséges útjaként a hadmérnöki szakot jelölik meg. ***Azon túl, hogy ezzel ártanak a logisztikának, a tágabban értelmezett szakmának (melynek végső soron ők is tagjai), saját hallgatóikat, tanítványaikat fosztják meg annak a lehetőségétől, hogy a képzett műszaki szakemberekből, logisztikai vezetőkké válhassanak.***

A hadmérnöki szakalapítás gondolatának hívei, az egységes logisztikai támogató rendszer, (illetve logisztikai tisztképzés) hosszú évei alatt, nem tudtak megbékélni azzal a gondolattal, hogy az üzembentartás (fenntartás) mint műszaki kvalitásokat feltételező, mérnöki-technikusi felkészültséget igénylő szakfeladat, az integrált logisztika része legyen. ***Amíg a logisztikai vezető szervek, illetve az egyetem kari vezetése alapvetően helyének és értékének megfelelően kezelte a különböző szakok és szakirányok kérdését, addig ez az igény vagy nem létezett, vagy az uralkodó felfogással szemben életképtelennek bizonyult.*** Mindenesetre elgondolkodtató, hogy a logisztikai támogató rendszeren belül az egyes funkciók megítélése, az egyetemi szintű tisztképzésben az egységes logisztikai szemlélet érvényesülése, vagy elvetése, hogy a logisztikai tisztképzés kiteljesedése, vagy visszaszorítása ennyire szubjektív.

Meggyőződésem, hogy minden érintettnek - így a képzés felett kamarai jogkört gyakorló legfelső logisztikai vezetésének, az egyetemi-, kari vezetésnek, a logisztikai szakembereket képező valamennyi tanszék, valamennyi oktatójának - az az érdeke, hogy a képzési rendszerből szakmáját magas szinten művelő, konvertálható tudással, megfelelő harcász- és logisztikai szemlélettel rendelkező tisztek kerüljenek ki.

Értelemszerű, hogy a képzési rendszer különböző szintjein, a képzési célok és követelmények eltéréseket mutatnak. ***Míg az első ciklusban (főiskolai, BSc szinten) a szakmai kompetenciák kialakítása az elsődleges, a második ciklusban (egyetemi, MSc szinten) már a szükséges diszciplináris kompetenciák, készségek kialakításán túl, katonai- logisztikai vezetői ismeretek, képességek kialakítása is követelményként kell hogy szerepeljen.*** Olyan széleskörű ismeretrendszert, olyan a tágabb környezet

felé is nyitott és érdeklődő, az új iránt érzékeny habitust kell kialakítani, amely túllép a szűk szakmai korlátokon, amely *befogad* és nem *kirekeszt*.

Kedvezőtlenül érintette a logisztikai tisztképzést, a hivatásos katonák át- és továbbképzésének megszervezése és végrehajtása tárgyában kiadott intézkedés is, amely túlzottan leszűkíti az egyetemi szintű képzés lehetőségeit, az egyetemi szintű képesítéshez kötött beosztások körét. **Az intézkedés értelmében csak az alezredesi rendfokozathoz kötött beosztások ellátása indokolja az egyetemi szintű végzettség megszerzését.** Ez a logisztikai beosztások terén az érvényben lévő állománytáblák szerint azt jelenti, hogy a katonai szervezeteknél, mondjuk egy dandárnál, egyedül a logisztikai főnöki beosztáshoz van alezredesi rendfokozat rendelve, azaz csak ez a beosztás követel meg egyetemi szintű végzettséget. Az intézkedés értelmében az egyetemi végzettséggel rendelkező logisztikai főnök közvetlen munkatársai, akikkel lényegében a dandár, ezred (intézmény) logisztikai támogatását tervezi, szervezi és irányítja, valamilyen alacsonyabb képzettséggel rendelkeznek. A kérdés úgy vetődik fel, hogy a logisztikai főnök munkáját tudják-e érdemben segíteni azok a munkatársak, akik „*csak*” főiskolai szintű képzettséggel rendelkeznek. Képesek-e ezek a törzstisztek hatékonyan támogatni a főnökük munkáját, szükség esetén alkalmasak-e annak helyettesítésére? Meg van-e ehhez a szükséges képzettségük, szakmai kompetenciájuk, szemléletmódjuk alkalmassá teszi-e őket erre a feladatra? Képes lehet-e, egy főiskolai végzettségű tiszt, az integrált logisztikai- és megfelelő harcász szemléletet feltételező logisztikai zászlóalj parancsnoki beosztás ellátására. **A válasz egyértelműen nem.**

Az új tiszti pályamodell értelmében az egyetemi szintű képzésre - a főhadnagyi, századosi, őrnagyi rendfokozatok eléréséhez szükséges szakmai át és továbbképzési tanfolyamok elvégzését követően - legkorábban 30-35 éves korban kerülhetne sor. Ez oktatási, didaktikai szempontból rendkívül kedvezőtlen. Az évek során a tanulási stratégiák, képességek, módszerek megkopnak, az új iránti fogékonyság, a nyitottság nagyrészt elvész. Nehéz ennyi idő után ismét „*beülni az iskolapadba*” és tanintézeti keretek között, tematikus rendszerben új ismereteket elsajátítani.

Úgy gondolom, hogy az egyetemi- és a főiskolai szintű logisztikai képzettséghez kötött beosztások között a határvonalat, nem a logisztikai főnök és közvetlen munkatársai között, hanem a csapat (intézmény) szintű logisztikai vezetés és az alegység szintű logisztikai szakbeosztások között kellene meghúzni. **Ennek megfelelően a logisztikai szakemberek át- és továbbképzési rendszerét úgy volna célszerű módosítani, hogy az ör-**

nagyi, illetve az alezredesi rendfokozatokhoz kötött beosztások csak egyetemi végzettséggel legyenek betölthetők.

3. A KIBONTAKOZÁS AZ ELŐRELEPÉS ÚTJA

A több mint egy évtizede folyó haderőreform érintette a tisztképzés rendszerét is. A képzés létszám és időkereteinek beszűkülése mellett, a tantárgystruktúrában, a tananyag tartalmakban, az oktatási módszerekben és formákban is változások következtek be.

Az időkereteket érintően a legfontosabb változtatás, hogy az egyetemi kiegészítő képzés időkerete 1/3-ra csökkent. Az utóbbi évek tendenciája, hogy a nappali kiegészítő képzés (szinte minden szakon) megszűnt. A kiszámíthatatlan személyügyi politika eredményeként, a hallgatók szinte kizárólag a levelező képzési formát választották, amely 3 éves, 6 szemeszteres, 1080 kontaktórás képzést jelentett. A múlt évben a rendszer gyökeresen megváltozott, és a képzés 2 évre, 4 szemeszterre, 384 kontaktórára módosult. *A képzési idő drasztikus csökkentése után a képzés módszerében is változtatásokat tett szükségessé, hiszen a levelező képzés kvázi távoktatási formává változott.*

Egyre komolyabban vetődik fel a kérdés és **egyre sürgetőbb a válasz:** lehetséges-e katonai vezetőket képezni „távoktatási” módszerekkel? El lehet-e érni az ismereteknek azt a fokát, a teljesítményképes tudásnak egy olyan rendszerét, ki lehet-e alakítani a képességeknek, készségeknek azt a szintjét, amely a középszintű katonai vezetői beosztások ellátásához szükségesek, és amelyek egyébként a képzési követelményekben megfogalmazódtak? *Meggyőződésem szerint nem.*

A kierőszakolt változtatások következményei könnyen megjósolhatók. A közeljövőben szakmailag, katonailag gyengén felkészült, a „**katonai mesterség fogásait**” nem ismerő, szakmai területen könnyen elbizonytalanodó, a vezetési-irányítási kérdésekben járatlan katonai vezetők – köztük logisztikai szakemberek – kerülhetnek ki az egyetem padsorából.

Az összes érintettnek (a Honvédelmi Minisztériumnak, a Honvéd Vezérkarnak, az Oktatási és Tudományszervezési Főosztálynak, és nem utolsósorban a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem oktatás szervező munkacsoportjainak) tudomásul kell venni, hogy a középszintű katonai vezetők képzéséhez, a képzési követelményekkel, a meghatározott ismeretanyaggal, arányos időkereteket kell biztosítani. *Elfogadhatatlan az az ellentmondás, hogy amíg a főiskolai szinten az ismeretek elsajátítására,*

a képességek kialakítására, illetve az azokkal arányban álló 180-240 kreditpont megszerzésére 3-4 tanév, mintegy 2700-3600 kontaktórát biztosítanak a tantervek, addig az egyetemi kiegészítő képzési fokozatban, az elérendő 120 kredit megszerzésére csak 384 óra álljon rendelkezésre.

A képzési óraarányok alakulása

<i>Képzési forma</i>	<i>Képzési óraarányok</i>			
	<i>Kontaktóra</i>	<i>Egyéni felk.</i>	<i>Összóra</i>	<i>Óraarányok</i>
<i>Főiskola</i>	2700-3600	2700-3600	5400-7200	1:1
<i>Egyet. kieg.*</i>	1080	2520	3600	1:2,3
<i>Egye. kieg.**</i>	384	3216	3600	1:8

* Egyetemi kiegészítő levelező 2004-ig.

**Egyetemi kiegészítő levelező (kvázi távoktatás) 2004-től.

Senki nem gondolhatja komolyan, hogy a katonai vezetők lineáris rendszerű képzésében, az egymást követő két fokozat ennyire eltérő kondíciókkal teljesíthető. *Nem igaz, hogy a főiskolai és az egyetemi szintű képzés között ekkora módszertani, didaktikai különbségek alkalmazhatók.* Ez az anomália azzal sem magyarázható, hogy a képzés különböző szintjein más és más képzési-tanulási stratégiák alkalmazhatók. A korszakra jellemző korszerű tanulási módszerek, a multimédiás oktatási programok sem helyettesíthetik a tanár és a diák személyes kapcsolatát.

Javaslatom szerint a kiegészítő egyetemi képzésnél célszerű volna visszaállítani a nappali képzési formát változatlan kredit kondíciókkal, de szemeszterenként 450, mindösszesen pedig 1800 kontaktórával. Az egyéni felkészülésre fordított hasonló mértékű időkeretek biztosítják a követelményeknek megfelelő ismeretek és képességek kialakítását, de szükségesek is a képzési célok eléréséhez. Az elmúlt évtizedek egyetemi (akadémiai) képzése egyértelműen bizonyította, hogy ezek az időkeretek szükségesek a megfelelő szakmai kompetenciák, katonai vezetői kvalitások, a kívánatos szemléletmódok, a katonai hivatás által megkövetelt habitusok kialakításához. Egy kétéves képzési rendszer biztosítja a megkövetelt szakmai ismeretek elsajátítása mellett, a megfelelő harcászati-hadművelési felkészülést, a szükséges gyakorlati jártasságok kialakítását. Amennyiben humánpolitikai megfontolások, illetve az érintettek egzisztenciális biztonsága nem teszi lehetővé a haderő szervezetéből való kiválást és a tanintézet állományába történő áthelyezést, akkor marad a

levelező képzés. Azt viszont látni kell, hogy ennek a képzési formációnak a hatékonysága sok tekintetben alacsonyabb.

A javasolt képzési óraarányok

<i>Képzési forma</i>	<i>Képzési óraarányok</i>			
	<i>Kontaktóra</i>	<i>Egyéni felk.</i>	<i>Összóra</i>	<i>Óraarányok Óra</i>
<i>Nappali</i>	1800	1800	3600	1:1
<i>Levelező</i>	1080	2520	3600	1:2,3

Egyre élesebben vetődik fel az a kérdés is, hogy mit tanítsunk. A haderő szervezetében, alkalmazási elveiben, vezetési rendszerében bekövetkezett változások hova tovább oda vezetnek, hogy a magyar haderő szervezeti felépítése, felkészítése, képességei (divatos kifejezéssel élve ambíció szintjei) béke és háborús alkalmazásának lehetőségei, nem adaptálhatók az oktatásban, nem transzformálhatók tananyaggá. **A jelenlegi szervezetek nem adnak megfelelő kereteket a béke- és háborús műveletek, a harc, a fegyveres küzdelem elveinek, eljárásainak tanításához, a katonai műveletek megtervezésének és megszervezésnek, irányításnak gyakoroltatásához.** A haderő struktúrája, bizonyos vezetési szintek hiánya, a fegyvernemek megszűnése, a hadfelszerelésben mutatkozó elégtelenségek, mind mind abba az irányba hatnak, hogy a nemzeti haderő az oktatásban, mint működő modell, példaként ma már nem alkalmazható. A katonai mesterséget egy olyan elképzelt haderő, „**modellként**” való bemutatásával lehet oktatni, amely felépítésében képességeiben, működésében, jól példázza a XXI. század európai haderőivel szembeni elvárásokat, képességeket.

A nemzetvédelmi egyetemen diplomát szerző katonai vezetőknek egy olyan „**virtuális**” haderő felépítésének, felkészítésének, alkalmazásának és támogatásának elveit, módszereit és formáit kell elsajátítaniuk, amely az előbbi kritériumoknak maradéktalanul megfelel. **A haderő szervezési elvek csak egy olyan haderőn keresztül mutathatók be, ahol a szárazföldi haderő és a légi erő, ezen belül a gépesített lövés-, a harcokcsi-, a tüzér-, a légvédelmi csapatok, a repülő-, a felderítő-, a vegyvédelmi-, a műszaki-, a logisztikai szakalegységek mind mind jelen vannak, és arányaik a korszerű hadviselés követelményeinek megfelelnek.** A harcászat, a hadművelési művészet elveinek, a fegyveres küzdelem tör-

vényszerűségeinek, a harcban alkalmazott eljárásoknak, támogatási módszereknek, vezetési formáknak a bemutatására csak egy olyan haderő alkalmas, amely ütőképes, amely kész támadó- és védelmi harcfeladatok megoldására. ***A katonai műveletek logisztikai támogatása csak egy olyan példán keresztül oktatható, ahol az anyagi-, technikai-, mozdítási szükségletek kielégítését egy integrált logisztikai szolgálat végzi.*** A funkcionális logisztika vertikumának működése csak akkor mutatható be, ha a haderőben is egy funkcionálisan szerveződő logisztika működik, ahol nem keverednek az ágazati és a funkcionális szervezési-, működési elvek, eljárások.

Az „iskola és az élet, az elmélet és a gyakorlat összhangjának megteremtése” volna cél, erre kellene törekedni. Az volna az ideális állapot, ha a nemzeti haderő minden tekintetben reprezentálná korunk haderőivel szemben támasztott követelményeket, ha minden részletében megfelelné a korszerű haderővel szembeni elvárásoknak. ***Akkor szolgálhatna a tisztképzésben mintául, ha megjelenítené azokat a képességeket, azokat a harcértékeket, amelyek a béke- és háborús alkalmazásban, a fegyveres küzdelemben követelményként jelentkeznek.*** Amíg ez nem áll, addig marad a „virtuális haderő”, a valós szervezetektől lényegesen eltérő gyakorló hadrend, a valós élettől eltérő szervezeti felépítés, a fiktív harcképesség, az elméletnek megfelelő normarendszer. ***Az könnyen belátható, hogy könnyű vegyes zászlóaljakkal, harckocsijaitól, lövészpáncélosaitól, tüzérségétől megfosztott dandárokkal nem lehet bemutatni a támadó- vagy a védelmi harcot, hadtest híján csak elképzelni lehet a hadműveletek tervezését és irányítását.*** A harangöntés művészetét csengők és kolumpok fabrikálásával nem lehet eltanulni.

Az egyetemi szintű logisztikai tisztképzésnek meg kell újulnia. Úgy gondolom, hogy a haderő logisztikai rendszerében zajló hektikus mozgásoknak nem szabad befolyásolniuk az egyetemen folyó logisztikai képzést. Egy egyetemi szaknak, egy képzési rendszernek távolabb kell tekintenie, nem szabad leképeznie a „***külvilágban***” folyó hezitálásokat. Az egyetemen mindenekelőtt stabilitásra, jó értelemben vett konzervativizmusra (értékmegőrzésre) van szükség. Az egyetemen felhalmozódott „***szellemi tőke***” kellő magabiztosságra kell hogy sarkaljon. Sokkal bátrabban, magabiztosabban kell képviselnie a logisztikáról vallott nézeteket, a logisztikai támogatás rendszeréről tudományos alaposággal kialakított koncepciót. A logisztika területén működő tanszékeknek, egyetemi oktatóknak fel kell vállalniuk annak lehetőségét is, hogy ütközniük kell az oktatási, képzési célok és tananyag tartalmak terén, a haderő éppen

regnáló logisztikai vezetőivel, illetve azok elképzeléseivel. El lehet fogadni azt a helyzetet, hogy az élő logisztika a társadalmi-, politikai-, gazdasági kényszer hatására szükségszerűen eltávolodhat az elmélettől, hogy a tudományos alapossággal kimunkált elvektől eltérő megoldások választására kényszerül.

A logisztikai képzésben jelenleg fennálló indokolatlan párhuzamokat meg kell szüntetni. Végérvényesen szakítani kell azzal a gyakorlattal, hogy az egyetemen, különböző szakokon, különböző tanszékeken folyik a logisztika oktatása. A 2004. év őszén végrehajtott kari- és tanszéki integráció csak részben oldotta meg ezeket a problémákat. Továbbra is elszigetelten, a logisztikai tanszéktől teljesen függetlenül történik a hadtáp és védelemgazdasági tanszéken az ellátó és pénzügyi szakemberek képzése, illetve az üzemeltető mérnökök képzése a gépészmérnöki szak különböző szakirányain. ***Továbbra is párhuzamosan létezik a logisztikai szak üzemfenntartói szakiránya, illetve a haditechnikai tanszék önálló szak szintjén megjelenő üzemeltetői képzése.***

Ennyi kritikát olvasva, ilyen egyértelmű elutasítást látva, joggal védődik fel a kérdés, mi lehet a megoldás, mit lehet még tenni most, amikor egy átszervezés után a helyzet nem hogy javult volna, de ha lehet még tovább romlott. Ahelyett, hogy a logisztikai képzést folytató tanszékek a tanulmányi tervező munkában, a tananyagok harmonizálásában, az oktatás módszerben, formai kérdéseiben közeledtek volna egymáshoz, továbbra is elszigetelten, befelé fordulva, mindenféle közeledést elvetve, működnek. Meglátásom szerint többféle megoldás is van.

Az egységes szellemben folyó logisztikai szakemberekképzés érdekében a képzési szakok és szakirányok terén mutatkozó fölösleges párhuzamokat, átfedéseket fel kell számolni. ***Régi gondolat, csak eddig nem hallgatták meg, hogy a logisztikai képzést folytató tanszékeket egy logisztikai intézetbe lehetne összevonni.*** Ez a logisztikai intézet egy laza kötelékű szervezet lenne, amely elsősorban az oktatási, képzési célok megfogalmazása, a követelményrendszer differenciált felállítása, az oktatás szervezése, a tananyagok harmonizációja területein fejthetne ki koordinációs tevékenységet. Mint egyféle szakmai irányító testület működhetne, amely elvi irányítói jogosítványai révén felügyeletet gyakorolhatna a különféle logisztikai szaktanszékek felett, illetve együttműködhetne a kamarai jogkört gyakorló szakmai főnökségekkel, a legfelső szintű logisztikai vezető szervekkel. A logisztikai intézet, az egyetem Bolyai János Katonai Műszaki Karán belül működhetne, az érintett tanszékek állományából választott (és delegált) tagokkal. ***Az intézet felállítása***

garanciát jelenthetne az egységes szellemben folyó logisztikai képzés, a haderő logisztikai szervezeteivel való együttműködés területein.

A bolognai folyamatnak megfelelő felfogásban kell újra gondolni a logisztikai szakemberek képzését is. A főiskolai (BSc) szinteken egységes logisztikai felfogásban, de szakmaorientált képzést kell folytatni, a haderő különböző szolgálati ágainak szakemberszükségletéhez igazodva. A főiskolai képzés jelenlegi rendszerén annyit célszerű változtatni, hogy egyrészt a különféle szakágak szerinti merev elkülönülésen (fegyverzeti-, páncélos és gépjármű-technikai-, műszaki technikai- repülő műszaki-, stb.) lehet lazítani, és a tervezett egységes hadmérnökképzés irányába célszerű elmozdulni.

Az egyetemi kiegészítő képzés, vagy ha úgy tetszik, a bolognai értelmezés szerinti mester képzés rendszerét gyökeresen meg kell változtatni. Legelőször a legfelső szintű logisztikai vezetésnek kellene állást foglalnia abban a kérdésben, hogy szüksége van-e integrált ismeretekkel, a szakma egészére kiterjedő felkészültséggel rendelkező, diplomás, közép szintű logisztikai vezetőkre. Ha igen, akkor sürgősen meg kell reformálni valamennyi érintett képzési területet. ***Az egységes logisztikai képzés gondolatát megtorpedozó hadmérnökképzést a helyére kell tenni, és mint a logisztikai tisztek képzésének egyik szakirányát, azaz az üzemfenntartói szakirányt kell kezelni.*** Ugyanakkor az évek óta működő általános szakirány mellett, ha szükséges be kell indítani az **ellátó-, a közlekedési-, gazdálkodási logisztikai vezetők** képzésére hivatott akkreditált szakirányokat.

Ugyancsak a megrendelőnek, a legfelső logisztikai vezetésnek kell eldöntenie, hogy melyek azok a szakterületek, melyek azok a munkakörök, amelyek **főiskolai (BSc) szintű képesítést, és melyek azok, amelyek egyetemi szintű (MSc) végzettséget** követelnek meg. Ezen szakember igény alapján kell az egyetem felé a követelményeket megfogalmazni. Véleményem szerint a logisztikai támogató rendszerek különböző szakterületein (funkcionális területein) az első tiszti beosztások ellátására – az eddigi gyakorlatnak megfelelően – a továbbiakban is főiskolát végzett tisztekre van szükség.

A különböző szakmai beosztásokban végzett munkát követően kerülhetne sor az egyetemi szintű kiegészítő képzésre. Ez a szakaszos képzési forma teljesen szinkronban lenne a „**bolognai**” koncepcióban megfogalmazott lineáris, szakaszos képzési szisztémával.

Tanulmányomban többször említettem már a „bolognai folyamat” néven közismerté vált koncepciót. Az elképzelés szerint egy olyan-- az előző évtizedekben az angolszász országokban általánossá vált – kétciklusos képzési rendszer kerülne bevezetésre, amelynek első szakaszában a főiskolai szintű (BSc) képzés, a munkaerőpiacon realizálható képesítést adna. Erre épülnének rá a további (poszgraduális) képzési szintek, az egyetemi szintű mesterképzés (MSC) és a doktori képzés (PhD). És ha már Bologna (Bolonya) szóba került, szabad legyen emlékeztetni a kedves olvasót, hogy az elmúlt évtizedekben erről a városról csak annyit tudtunk, hogy dicső történelmi múlttal, számos műemlékkel, tiszteletre méltó kulturális hagyományokkal rendelkezik. Még nem tudtuk, hogy majd 1988-ban a város főterén, a Piazza Maggiore-n Európa 388 egyetemének rektorai aláírnak egy nyilatkozatot, amely majd forradalmasítja az ezredfordulón az európai felsőoktatást. Még nem tudhattuk, hogy a majd ekkor megszülető Egyetemek Magna Chartája a magyar felsőoktatás korszerűsítésnek meghatározó dokumentumává válik.

De emlékezzünk csak, a magyar tisztképzés intézményeiben a Kosuth Lajos, a Zalka Máté, a Kilián György Főiskolákon, illetve a Zrínyi Miklós Katonai Akadémián már közel négy évtizede, lényegében kétciklusos, lineáris tisztképzés folyt. A katonai főiskolák alapításánál már egyértelmű volt, hogy az első tiszti beosztások ellátásához főiskolai képzés szükséges. Már akkor felismerték, hogy csak egy főiskola tud olyan felsőfokú végzettséget adni, amely a katonai hivatással járó elvárásokra, feladatokra, kellően felkészít. Már akkor a hatvanas-hetvenes években is egyértelmű volt az is, hogy a főiskolát követően, a csapatoknál eltöltött évek, illetve ezen évek alatt szerzett tapasztalatok szükségesek ahhoz, hogy az arra alkalmas tisztek katonai akadémián (kvázi egyetemen) folytathassák tanulmányaikat. Bolonyáról, a „Bolognai Folyamatról” tehát még jóformán semmit sem tudtunk, de a magyar tisztképzés már lineáris rendszerben, ciklikus formában működött.

Megállapíthatjuk tehát, hogy a magyar tisztképzés korát megelőzve, az elmúlt évtizedekben már a most korszerűnek számító rendszer szerint működött. Ezen évek évtizedek alatt rendkívül nagy oktatási tapasztalat halmozódott fel a ciklikus képzés tervezése, szervezése és végrehajtása területein. Főiskolai és egyetemi oktatók generációinak munkája révén születtek azok az oktatásszervezési és oktatási tapasztalatok, amelyek még napjainkban is értéket képviselnek. Ezekben az években, évtizedekben a tananyag centralizáció, tananyag koncentráció olyan szintekre emelkedett, amelyet azóta sem sikerült túllépni. Az alapvető didaktikai módszerek a tantárgyak, azon belül a témakörök, témák egymás-

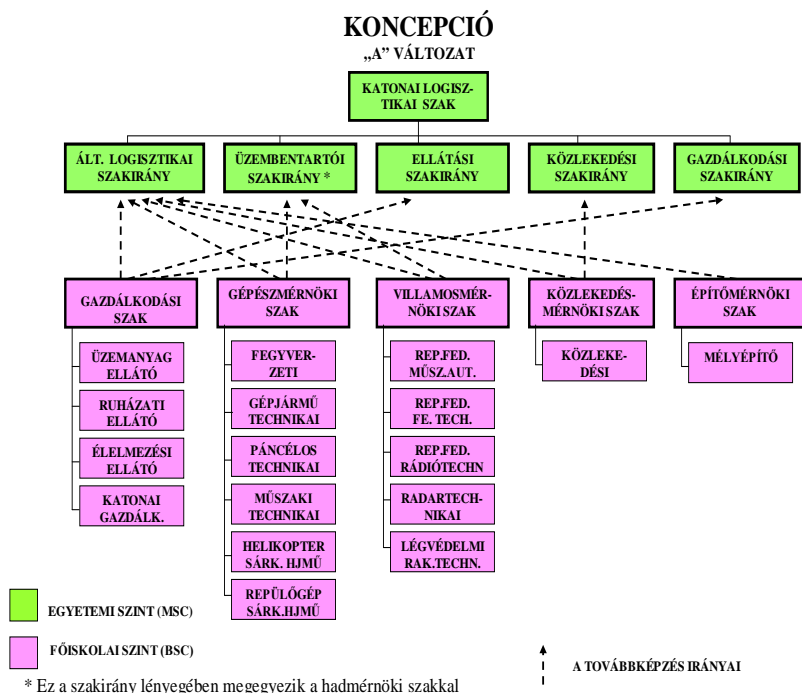
ra épülése, az egyszerűtől a bonyolult felé haladás, a szinergia elve mindmind maradéktalanul érvényesülhetnek. *Az elméleti és a gyakorlati foglalkozások aránya, a csapatgyakorlatok rendszere, az akadémiai képzést lezáró zárógyakorlatok (hadijátékok) biztosították a megfelelő elméleti felkészültséget, a szükséges vezetési-irányítási képességek kialakítását.*

A témát lezárva csak annyit szeretnék következtetésként levonni, illetve ajánlasként megfogalmazni, hogy ez az új (legalábbis újnak mondott) képzési modell működőképes. Magabiztosan állíthatjuk ezt, mert már kipróbáltuk és működött, működik.



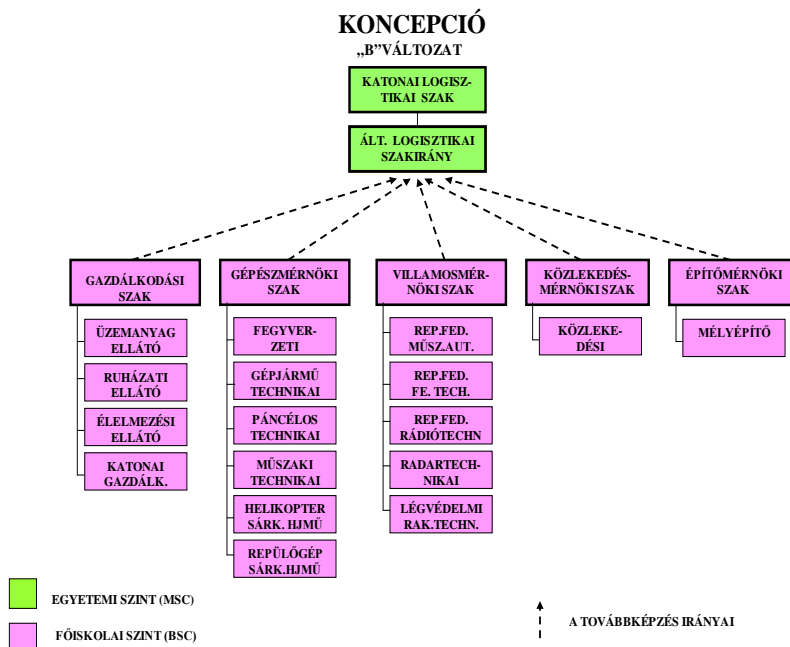
A jelenleg is folyó egyetemi szintű (MSc) logisztikai képzés megújításának több megoldása is kínálkozik. A felsőoktatási törvény lehetőséget teremt arra, hogy a főiskolai végzettségű (BSc) hallgatók katonai- vagy polgári egyetemen folytassák tanulmányaikat. Az a haderő szakember igényének alakulásától függ, hogy a tárca milyen mértékben preferálja a civil egyetemi tanulmányokat. Ez az út elsősorban a speciális felkészültséget igénylő mérnök-, közgazdász beosztások betöltésénél lehet célravezető. Ugyanakkor úgy gondolom, hogy a haderő egyetemi végzettséget igénylő logisztikai szakemberei képzésének szintere, továbbra is a nemzetvédelmi egyetem lesz.

A nemzetvédelmi egyetemen folyó logisztikai képzésnek szerintem **kétféle modellje** működhetne. Az egyik változata szerint, a logisztikai szakon belül, a jelenlegi gyakorlatnak megfelelően általános logisztikai szakirányon tanulhatnának tovább a gazdálkodási-, a gépészmérnöki-, a közlekedésmérnöki szakirányokon főiskolai végzettséggel rendelkező tisztek. *Abban az esetben, ha a haderő egyetemet végzett logisztikai vezetők iránti kereslet, a középszintű logisztikai vezetői munkakörök tovább csökkennek, ez lehet a megoldás.*



A másik változat szerint, amennyiben a haderő szükségletei indokolják, üzemfenntartói-, ellátási-, közlekedési-, sőt gazdálkodási szakirányokon is indítható lenne egyetemi kiegészítő képzés. Itt jegyezném meg, hogy a logisztikai tanszék – mint a szakot alapító oktatási egység – jelenlegi állapota, az oktatói állomány összetétele, elsősorban az általános logisztikai szakirányú képzést biztosítja. Ugyanakkor a szükséges oktatók tanszékek közötti átcsoportosításával, vagy a javasolt tanszéki összevonásokkal, nem utolsósorban a logisztikai intézet megalakításával, (ez utóbbi koordinálása mellett) a szükséges szakirányok beindíthatók. *A képzési*

dokumentumok, a szükséges tantervek, tantárgyleírások kidolgozásra kerültek.



Mélyreható, az összes érintett bevonásával elvégzett elemző-értékelő munka eredményeként lehetne eldönteni, hogy melyik változat a kedvezőbb a haderő, és melyik a tanintézet szempontjából.

Az elmúlt évek tapasztalatai azt mutatják, hogy a haderő jelen állapotában a középszintű logisztikai vezetői iránti szükségletet az általános logisztikai szakirányú képzés teljességgel kielégíti. Ez még akkor is igaz, ha időnként egyes évfolyamokon (tanulócsoportokban), egyes szakterületek képviselői túlsúlyban vannak, mint jelenleg a gazdálkodási-pénzügyi területről beiskolázott hallgatók. *Ezek a kilengések idővel várhatóan csökkennek. Amikor majd állandósul az igényszint, az általános logisztikai szakirányú évfolyamok rendszeres indításával, illetve az egyes szakirányok alkalmasszerű, az igényhez igazodó szervezésével a haderő logisztikai szakember szükséglete hosszú távon kielégíthető lesz.*

ZÁRÓ GONDOLATOK, AJÁNLÁSOK:

Több mint öt évvel ezelőtt, a Logisztikai Főcsoportfőnökség szervezésében egy konferenciát tartottak az alap- és felsőszintű logisztikai tisztképzés helyzetéről, a továbblépés lehetőségeiről. Akkor a konferencia résztvevői úgy látták, hogy a katonai logisztika egységesebb rendszer, alapelvei egyformán működnek a különböző szakágakban, funkcionális területeken. Deklarálták, hogy ennek az egységesebb szemléletmódnak kell érvényesülnie a logisztikai tisztképzés teljes vertikumában is. A résztvevők úgy nyilatkoztak, hogy az egyetemen folyó logisztikai képzés megfelel a követelményeknek, nem új képzési koncepcióra, hanem a működő rendszer bizonyos korrekációjára van szükség.

Az idő telik, az ígéretetek ígéretetek maradtak, a szakági elszigetelődés maradt, a logisztikai tisztképzés ügye egy helyben topog. Ma 2005-ben, NATO tagságunk hatodik-, az egyetemi szintű logisztikai képzés kilencedik évében, az integrált logisztikai szakemberképzés hívei, illetve a hadmérnökképzés gondolatának elkötelezettjei még mindig saját szekértáboraikból lövöldöznek egymásra. Mindenki a maga igazát szajkózza, a tanszékek, a szakok vezetői foggal, körömmel ragaszkodnak pozícióikhoz. Az érintettek semmiféle kompromisszumra nem hajlandók. **Az időközben bekövetkezett kari- és tanszéki szinteken végrehajtott integrációk a problémákat nem oldották meg, csak jegelték.**

Mindezen lehangoló jelenségek ellenére is azt mondom, hogy még nem késő. Még mindig van lehetőség arra, hogy végre rendbe rakjuk a logisztikai tisztképzés ügyét. Úgy mint öt éve, a közel jövőben ismét rendezni kellene egy a logisztikai tisztképzés továbbfejlesztésével foglalkozó tanácskozást, konferenciát. **A konferencián, az előrelépés útjait keressük, a szakma ügyét, az érintettek érdekeit szem előtt tartva, választ kell találnia az alábbi kérdésekre és állást kell foglalnia az azokhoz kapcsolódó feladatokban.**

- **A haderő stratégiai felülvizsgálata eredményeinek, a jövő hadseregének kialakítására vonatkozó koncepciók ismeretében, megfelelő pontosságú prognózist kell készíteni a haderő logisztikai szakember szükségletéről.**
- **A legfelső logisztikai vezetésnek (illetve az egész szakmának) el kell döntenie, hogy a történelmileg kialakult, a múlt hagyományait ápoló szakági struktúrákon alapuló, vagy funkcionálisan**

szerveződő, NATO kompatibilis logisztikát akarnak-e kialakítani.

- *A logisztikai képzést folytató szakok és szakirányok kapcsolatát újra kell szabályozni. A szakemberszükségletnek megfelelően a szakokat, szakirányokat fel kell fejleszteni, vagy meg kell szüntetni, az átfedéseket fel kell számolni.*
- *Az egyetemi szaktanszékeket, illetve az egyes tanszékeken belül a szakcsoportokat, a logisztika funkcionális felosztásának, a képzés szintjeinek megfelelően át kell strukturálni.*
- *A „bolognai folyamat” szellemében, de a múlt tapasztalatait is felhasználva ki kell alakítani a lineáris rendszerű, két- (három) szakaszos egyetemi tisztképzést, illetve annak részeként a logisztikai képzést.*
- *A logisztikai tisztképzési vertikum munkájának harmonizálására, a képzéssel összefüggő tervezési-, szervezési feladatok koordinálására, a legfelső logisztikai vezető szervekkel, a szakmai főnökségekkel való kapcsolattartásra célszerű lenne létrehozni egy logisztikai intézetet.*

Amennyiben a logisztikai képzésben érintett vezető szervek, oktatási egységek, tanár kollegák úgy gondolják, hogy az általam felvetett probléma valós, és ténylegesen segíteni kell a bajokon, mert a logisztikai képzés válságba jutott, akkor fogjunk hozzá. Próbáljunk felül emelkedni önös érdekeinken, kísérreljünk meg felemelkedni az ügyhöz. Alakítsunk ki végre egy olyan logisztikai képzési rendszert, amely mindenekelőtt a szakma ügyét, a hallgatók érdekeit szolgálja, és amelyben egyéni elképzeléseink, törekvéseink is megvalósulhatnak. Én kész vagyok ehhez lehetőségeim határain belül segítséget nyújtani.

Felhasznált irodalom:

1. Kérelem a ZMNE logisztikai szak alapítására (ZMNE VSZTK logisztikai tanszék 1996).
2. Dokumentumok a bolognai folyamatokról (Magyar Felsőoktatás 2001/8).
3. A bolognai folyamat (Hrubos Ildikó oktatáskutató Intézet 2002).

4. A Prágai Nyilatkozat (Magyar Felsőoktatás 2002/8).
5. A logisztikai tisztképzés jelenlegi helyzete a továbbfejlesztés lehetőségei (HVK Logisztikai Főcsoportfőnökség 1999).
6. A hadmérnöki szakalapítási kérelem (tervezet ZMNE VSZTK haditechnikai tanszék 2003).
7. ZMNE VSZTK logisztikai szak szakleírás (ZMNE VSZTK logisztikai tanszék 1998).
8. Katonai logisztikai szak kreditrendszerű oktatási terve (ZMNE VSZTK Logisztikai tanszék 2002).
9. Kreditrendszerű tanulmányi és vizsgaszabályzat (ZMNE 2003).
10. Felsőoktatási törvény (MK Országgyűlése 1993).
11. A HM KÁT- HVKF 17/2003 sz. közös intézkedése a hivatásos és szerződéses katonák át és továbbképzési követelményeiről.
12. A logisztikai tisztek át- és továbbképzésének követelményei (HM HVK Logisztikai Csoportfőnökség kiadványa 2003).
13. A Magyar Honvédség beiskolázási terve a 2004/2005 tanévre (HM Személyügyi Csoportfőnökség kiadványa 2004).
14. **Komondi Márton:** Reflexiók a hadmérnökképzéshez. (Katonai Logisztikai 2003/2. szám).
15. **Rádlí Tibor, Sipos Jenő:** Az európai és a hazai felsőoktatás helyzetének változása, várható hatása a katonai felsőoktatási rendszer reformjára. (Katonai logisztikai 2004/2).

AZ EURÓPAI UNIÓ KUTATÁSI PROGRAMJAIBA TÖRTÉNŐ BEKAPCSOLÓDÁS ÉS A RÉSZVÉTEL LEHETŐSÉGEI

Rádli Tibor¹

I. Történeti áttekintés

Magyarország és az Európai Unió (EU) között a kutatás és technológia fejlesztés terén kialakult és egyre szélesedő együttműködésben az 1999. évet tekinthetjük mérföldkőnek. Ekkor kezdődött meg az EU Kutatási Miniszterek Tanácsa által jóváhagyott 5. Kutatási, Technológiafejlesztési és Demonstrációs Keretprogram végrehajtása, és Magyarország programszinten csatlakozott ehhez, ami azt jelentette, hogy a nemzeti jövedelem arányában hozzájárult a program költségvetéséhez is.

A két döntő tényező hatása eredményeként a kutató-fejlesztő és vállalkozói közösség tagjai részére lehetővé vált, hogy a megelőző időszakhoz viszonyítva könnyebben, szervezettebben és teljes jogú tagként vegyenek részt a kutatási és technológiafejlesztési területeken kiírt EU pályázatokon. Ez a lehetőség megnyitotta az utat a pályázati partnerkereséstől kezdve a projektek végrehajtásához, a hatékonyabb információ eléréshez és a szélesebb körű támogatási formákhoz.

Az európai integrációban érintett országok már korábban felismerték azt aényt, hogy a gazdasági fejlődés üteme és az élet minőségének javítása csak az európai erőforrások koncentrált kiaknázásával valósítható meg. Továbbá csak ez az út járható annak érdekében, hogy Európa meg tudjon felelni azoknak a kihívásoknak, melyeket a globalizáció támaszt feléje és lépést tudjon tartani az USA és Japán által diktált dinamikus fejlődéssel.

Mindezt összefoglalva megállapíthatjuk, hogy az EU-n belül a kutatási és technológiafejlesztési erőforrások koncentrálnását és a felhasználás koordinálását az úgynevezett Keretprogramok képezik.

¹ Dr. Rádli Tibor ezredes, a ZMNE BJKMK főiskolai tanára.

A Keretprogramok különösen alkalmasak arra, hogy:

- Közösségi szinten összefogják a kutatási és technológiafejlesztési munkát;
- Összeurópai célokat fogalmazzanak meg és tüzzenek ki;
- Közösségi erőforrásokat mozgósítsanak a célok elérése érdekében;
- Biztosítsák a tagállamok eltérő fejlettségi szintjének egymáshoz történő közelítését;
- Növeljék a csatlakozás előtt álló országok fejlettségi szintjét.

A kutatásokat 1984. óta szervezik keretprogramokba, amelyek négyéves költségvetést és munkaprogramot foglalnak magukban. ***A következőkben tekintjük át az eddig lefutott és a jelenleg folyamatban lévő keretprogramok költségvetését:***

Az EU Kutatási és Technológiafejlesztési Keretprogramjainak költségvetési keretei

Fsz.	Keretprogram száma	Érvényességi időszaka	Költségvetése, millió Euró	Megjegyzés
1.	1. számú	1984-1987	3270	Lezárva
2.	2. számú	1987-1991	5360	-,-,-
3.	3. számú	1990-1994	6600	-,-,-
4.	4. számú	1994-1998	13120	-,-,-
5.	5. számú	1998-2002	14960	-,-,-
6.	6. számú	2002-2006	17500	Jelenleg futó

II. Az 5. számú Keretprogram jellemzői

Az előzőleg – 2002 – ben befejezett **5. Keretprogram első fejezete négy tematikus programot** foglalt magában. ***Így:***

1. Életminőség és gazdálkodás az élővilág erőforrásaival;
2. Felhasználó barát információs társadalom;
3. Versenyképes és fenntartható növekedés;
4. Energia, környezet és fenntartható fejlődés.

A továbbiakban minden egyes tematikus programon belül **kulcsakciók** jelentek meg. A négy tematikus programban a **kulcsakciók száma összesen 20 volt** és ehhez jött **egy horizontális program**, továbbá az Európai Atomenergia Közösség (EURATOM) Keretprogramjának **további két kulcsakciója**. Ezek alapján **a programban mindösszesen 23 kulcsakció** szerepelt.

A kulcsakciókat **generikus akciók** egészítették ki, melyek olyan kiemelt kutatási területre szervezett akciókat jelentettek, amelyeket a kulcsakciók nem fedtek le. Funkciójukat tekintve tehát a generikus akciók kiegészítették a kulcsakciókat és elősegítették azok végrehajtását. A négy tematikus programban ún. **infrastruktúra akciók** segítettek elő a kutatáshoz szükséges eszközök és berendezések optimális kihasználását, és a kutatási szféra részére biztosított telematikai eszközök rendelkezésre bocsátását.

A keretprogram **második, harmadik és negyedik fejezete** egy-egy **horizontális programot** foglalt magában, melyek **az alábbiak voltak**:

1. A Közösségben folyó kutatás nemzetközi szerepének megerősítése;
2. Az innováció előmozdítása, a kis- és középvállalkozások keretprogramban való részvételének ösztönzése;
3. A humán kutatási potenciál és a társadalmi-gazdasági tudásbázis fejlesztése.

Magyar részről a felsőoktatási intézmények, kutatóintézetek, valamint vállalatok 1992-től vettek részt az EU által kiírt **Kutatási és Technológiafejlesztési (KTF)** pályázatokon. Kezdetben a **PECO**, majd a **COPERNICUS** pályázati kiírás keretében öt tudományterület vált nyitottá számunkra. Lényeges változást jelentett **1994-től a 4. Keretprogram** beindítása, ahol már specifikus programokban történő részvételre is lehetőség nyílt, így mintegy **240** projektben működünk közre. A fejlődés döntő állomását pedig – mint azt már említettem – **1998. jelentette**, amikor is **megkezdődött az 5. Keretprogram végrehajtása**, és hazánk ehhez programszinten is csatlakozott.

A következő részben azt kívánom bemutatni, hogy milyen előnyeit látom a Kutatási Keretprogramokban – történő részvételnek:

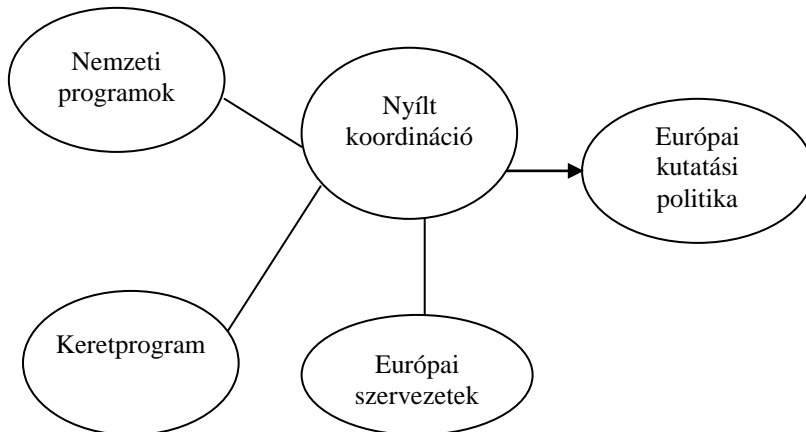
- Új távlatok megnyitása az ország kutató-fejlesztő közössége és innovatív vállalkozásai előtt;

- A közösségi forrásokból származó pénzügyi eszközökhöz történő hozzáférés;
- Pénzügyi támogatás elnyerése a közösségi szakmai képzési és mobilitási programokban való részvétellel;
- A szakemberek pályázhatnak a Közösség Kutató Központja által meghirdetett ideiglenes pozíciókra;
- A szakemberek részt vehetnek a Kutatási és Technológiafejlesztés területén működő szakértői, tanácsadói és értékelő bizottságok munkájában.

III. A 6. Kutatási Fejlesztési Keretprogram (2002-2006) jellemzői

Az EU egyik fő célkitűzése, hogy 2010-re Európa a legdinamikusabban fejlődő térség legyen, és ezt az Európai Kutatási Térség létrehozásával kívánják elérni. Ez a tudományos élet, a gazdaság és a politika magas szintű integrálását jelenti, és megvalósítását elsősorban a **6. Keretprogram** és az egyes nemzetek programjai szabályozzák.

Európai Kutatási Térség



A kitűzött célok megvalósításnak elérését segítő kiemelt szakterületek: tematikai prioritások, horizontális tevékenységek, és a „*kritikus tömeg*” elérését elősegítő új eszközök szükségesek.

Fő tevékenységi területek az alábbiak:

1. Az Európai Kutatás összpontosítása és integrálása;
2. Az Európai Kutatási Térség alapjainak megerősítése;
3. Az Európai Kutatási Térség megerősítése.

A jelenleg futó 6. Keretprogram tematikus prioritásai a következők:

1. Genomika és biotechnológia az egészség szolgálatában;
2. Az információs társadalom technológiái;
3. Nanotechnológia és nanotudományok;
4. Repüléstechnika és űrkutatás;
5. Élelmiszerminőség és élelmiszerbiztonság;
6. Fenntartható fejlődés, globális változás és ökoszisztémák;
7. Polgárok és kormányzás a tudásalapú társadalomban.

A 6. Keretprogram eszközei:

1. Integrált projektek;
2. Kiválósági hálózatok;
3. Több tagország által közösen megvalósított programok (EU alapszerződés 169. cikkelye szerint);
4. Speciális célzott kutatási, vagy innovációs projektek;
5. Koordinációs akciók;
6. Speciális támogató akciók;
7. Speciális kutatási projektek kis- és középvállalkozások részére;
8. Maria Curie ösztöndíj akciók.

A fenti eszközök nagyon fontosak a pályázatok készítése és benyújtása területén. Témám szempontjából indokoltnak és szükségesnek tartom az egyes eszközök rövid bemutatását. Célkitűzésemet továbbá az is indokolja, hogy az EU éves költségvetésében a kutatási – és fejlesztési tevékenység finanszírozása a harmadik legfontosabb tétel.

1. Integrált projektek

Ezen projektek alapelve a világosan meghatározott tudományos és technológiai célkitűzés elérése érdekében új ismeret létrehozása, az ehhez szükséges „kritikus tömegű” Kutatás+Fejlesztés kapacitás integrálásával. A projekt futamideje 3-5 év, és ezen idő alatt a pályázó konzorcium új partnerekkel is bővíthető. A pályázat alapkövetelménye, hogy abban legalább 3 résztvevő legyen, 3 különböző országból. Az elnyerhető vissza nem térítendő hozzájárulás a projekt költségeihez néhány millió eurótól, néhányszor 10 millióig terjedhet.

2. Kiválósági hálózatok

Kritikus tömegű kutatási forrás és kutatási tapasztalat hálózatba való összekapcsolása kutatási programok megvalósítása érdekében, keretet nyújtva nagyszámú kutató hosszan tartó együttműködéséhez. A résztvevőkkel szemben itt is alapvető, hogy azok száma legalább 3 legyen, 3 különböző országból. A pályázattal elnyerhető támogatás a programban résztvevő kutatók számától függően néhány millió euró/év. Például 200 kutató 5 év alatt 17, 5 millió eurós támogatást kaphat.

3. Több tagország által közösen megvalósított programok (169. cikkely)

Ez az eszköz az együttesen több tagország által kezdeményezett kutatási program megvalósítását célozza. A pályázat benyújtásához a kutatást egyszerre több tagországnak kell támogatnia. Ezek a pályázatok igen nagy volumenűek, és az elnyerhető pályázati összeg több 10 millió euró feletti. Ebből adódóan feltételezhetjük, hogy ennek az eszköznek az alkalmazására viszonylag ritkán kerül sor.

4. Speciális célzott kutatási, vagy innovációs projektek

Kisebb kutató szervezetek programban történő részvételének célja annak megkönnyítése átmeneti jelleggel, korlátozott mértékben és elsősorban a csatlakozó országok kis- és középvállalkozásai számára. Ez az 5.

Keretprogramban került lebonyolításra. Az elnyerhető támogatás néhány százezer eurótól néhány millió euróig terjedhet.

5. Koordinációs akciók

Ezen akciók célja, hogy elősegítsék és támogassák a kutatási tevékenységek hálózatba integrálását és koordinálását. A támogatott tevékenységek sorába szemináriumok, konferenciák, tanulmányok, szakemberek cseréje, legjobb gyakorlat átadása és egyéb tevékenységek tartoznak. Az elnyerhető támogatás összege néhány százezer euróig terjedhet.

6. Speciális támogató akciók

Ennek az eszköznek az a célja, hogy támogassa a 6. Keretprogram végrehajtását, valamint előkészítse az EU kutatási politikájának jövőbeni irányvonalát. Továbbá ezen belül is lehetőség van kis- és középvállalkozások támogatására, illetve kis kutatócsoportok részvételének ösztönzésére a tematikus prioritásokkal kapcsolatos kutatások végzésében. A támogatott tevékenységek közé szemináriumok, konferenciák, tanulmányok, elemzések, információs és kommunikációs programok tartoznak. A felmerülő költségek maximum 100%-nak elnyerésére van lehetőség.

7. Speciális kutatási projektek kis- és középvállalkozások számára

Az eszköz célja, hogy támogassa olyan kis- és középvállalkozások részvételét az európai kutatásban, amelyek rendelkeznek innovatív ötletekkel, de korlátozott a Kutatás+Fejlesztés kapacitásuk. A projektek a kutatás teljes területét felölelik, melyen belül megkülönböztetünk kooperatív és kollektív kutatást. Ezek kisebb volumenű projekteket jelentenek, és a költségek maximum 50%-ának elnyerésére van lehetőség.

8. Marie Curie ösztöndíj akciók

Az ösztöndíj akciók célja a kutatók mobilitásának, képzésének segítése, a tudástranzfer biztosítása és a kiválóság elismerése.

IV. Az Európai Unió pályázatok benyújtásának követelményei, folyamata és határidői

a) A 6. Keretprogram szerkezete

Szakterület száma és megnevezése	Eszköz
1. Genomika és biotechnológia az egészség szolgálatában	STREP
2. Az információs társadalom technológiai	IP
3. Nanotechnológia és nanotudományok	NoE
4. Repüléstechnika és űrkutatás	SSA
5. Élelmiszerminőség és élelmiszerbiztonság	CAF
6. Fenntartható fejlődés, globális változás és ökoszisztémák	G
7. Polgárok és kormányzás a tudásalapú társadalomban	CS
8. Ösztöndíjak	F

A rövidítések jelentése a táblázatban, melyeket változatlan formában, angol nyelven jelöltem.

STREP = Specific Targeted Research Projects

IP = Integrated Projects

NoE = Network of Excellence

SSA = Specific Support Action

CAF = Coordination Action Fellowship

G = Grant

CS = Conference Support

F = Fellowship

Az egyes szakterületek megpályázható témáit és a megpályázható eszközök típusát az aktuális pályázati kiírások tartalmazzák.

b) A pályázatok benyújtásának követelményei

A pályázatok elkészítése során célszerű az alábbi gyakorlati útmutatást szem előtt tartani:

- A tudományos tartalom megfelelő szintű leírása;
- A projekt szükségességének meggyőző bemutatása;
- Kiváló minőségű angol szöveg;
- Az EU szociális célok, EU dimenzió, politikai irányelvek ismerete, hangsúlyozása;
- Megfelelő partnerek választása, meggyőző menedzsment;
- A megpályázott összeg reális legyen, ne legyen alultervezett.

c) A benyújtott pályázatok elbírálásánál elsődlegesen figyelembe vett szempontok:

- A kutatási téma fontossága és kiválósága;
- A projekt célkitűzései, különös tekintettel a versenyképesség javítására és a szociális problémák megoldására;
- Összeáll-e a célkitűzés eléréséhez szükséges kritikus tömeg;
- Az új ismeret előterjesztésére vonatkozó terv minősége az innováció előmozdítása érdekében;
- A projekt sikeres végrehajtásának feltételei milyen mértékben biztosítottak, milyen a szervezés és menedzselés minősége;
- A társadalmi egyenjogúság (férfi és női), illetve más etikai kérdéseket mennyire vizsgálta a pályázó.

d) A pályázati csomag összetétele

2. Call for Proposals: A nyitott felhívásokat sorolja fel, meghatározza a beadási határidőket és módokat, valamint meghatározza az adott felhíváshoz benyújtható eszközöket.
3. Work Program: ez a prioritási területektől függően különböző tartalommal bír. Összegzi a téma célkitűzéseit, a jelenlegi és a várható kutatási területeket, összegzi az egyes területekhez rendelt eszközöket, megadja a pénzügyi összefoglalást és meghatározza az értékelési szempontokat.
4. Guide for Proposers. Összefoglaló jellegű, hasznos tippet ad a pályázók részére. Meghatározza a pályázat benyújtásának módját, a hivatalos nyelvet, a konzorcium összetételét és a benyújtás formáit. A benyújtás történhet elektronikus úton, CD-n és nyomtatott formában.

e) A pályázati anyag tartalma

A pályázati anyag két fő részből áll, mely az „**A**” és a „**B**” részt jelenti. Az „**A**” rész az A1 (Projectazonosító lap), A 2 (Financial Information), A3 (Information Participants) formanyomtatványt foglalja magában, melyek adminisztratív és költségvetési nyomtatványok. A „**B**” rész pedig *szakmai és menedzsment fejezeteket tartalmaz, mint:*

B.1 Scientific and technological objectives of the project and state of the art.

B.2 Relevance to the objectives of the Global Change and Ecosystems sub-Priority

B.3 Potential impact

B.4 The consortium and project resources

B.5 Project management

B.6 Workplan

B.7 Other issues

Leszögezhetjük, hogy ez a rész a tervezett munka leírását tartalmazza. Bemutatja a projekt célkitűzéseit, összefoglalja az alapelgondolást és a projekt háttérét, leírja, hogy milyen előrelépést eredményez a legkorszerűbb megoldások, az ipari és felhasználói vonatkozások terén. A rész bemutatja a partnereket és szerepüket, az európai hozzáadott értéket, a projekt hozzájárulását a gazdasági célkitűzésekhez, társadalmi fejlődéshez. Itt szerepel a végrehajtási terv és a menedzsment leírása is.

Ezen kívül megtalálhatunk még különböző táblázatokat, Work Program formanyomtatványt és az Acknowledgement of receipt-et is.

f) A pályázat elkészítésének folyamata

Az első lépés: A pályázati kiírás és a pályázati elképzelés szinkronizálása, az ehhez legmegfelelőbb eszköz kiválasztása.

A második lépés: Olyan partnerek kiválasztása, akikkel a tervezett munka végrehajtható.

A harmadik lépés: A koordinátor szétosztja az elvégzendő feladatokat és meghatározza a partnerek szerepét.

A negyedik lépés: A költségvetés összeállítása.

Az ötödik lépés: A koordinátor végső formába önti a pályázatot és eljuttatja Brüsszelbe.

A pályázat benyújtását követően az első visszajelzés a hivatkozási szám (faxon és levélben), a második visszajelzés a pályázatunkra kapott pontszámokat tartalmazza (levél), a harmadik visszajelzés a pályázat elfogadásáról, vagy elutasításáról szól (levél). Abban az esetben, ha a pályázatunk nyertes, akkor sor kerül a szerződés (contract negotiation) előkészítésére. ***Ezt a pályázatért felelős EU tisztviselő (Scientific Officer) végzi el.***

g) A pályázatok beadásának határidői a 6. keretprogramban

A pályázatok beadásának határidejét az aktuális pályázati kiírások tartalmazzák. Így a kezdeti időszakban az egyes területeken az alábbi beadási határidőkkel kellett számolni:

Pályázati terület	Beadási határidők
1. számú	2003. március 25.
2. számú	Április 24. és október 15.
3. számú	Március 6, április 10. és 24.
4. számú	Március 20, szeptember 19.
5. számú	Április 15.
6. számú	Március 18, április 3.
7. számú	Április 15, december 10.
Speciális kutatás kis és közép vállalkozások részére	Március 6, április 29, november 27.

Megjegyzés: A táblázatban megjelölt határidők a pályázat beérkezésének idejét jelentették. Az időn túl beérkező pályázatokat érvénytelenek tekintették.

V. Néhány további hasznos információ a téma fontosságára tekintettel

ELŐCSATLAKOZÁSI ALAPOK

PHARE – Intézményfejlesztés és a csatlakozás előkészítést szolgáló intézkedések

SAPARD –Mezőgazdaság- és vidékfejlesztés

ISPA – Környezetvédelem és közlekedés

KÖZÖSSÉGI PROGRAMOK

K + F EU 6. – Kutatási és technológiafejlesztési keretprogram 2002-2006.

SOCRATES – Együttműködés az oktatás területén

LEONARDO – Kooperáció a szakképzés területén

MARCO POLO II – Nemzetközi teherszállítás fejlesztése

LIFE III – Környezetvédelmi projektek

KULTÚRA 2000 – Támogatások a kultúra terén

ALTENER – Alternatív energiával kapcsolatos demonstrációs projektek

SAVE – Energiahatékonyság keretprogram

eCONTENT – Digitális tartalomfejlesztés

YOUTH – Együttműködés az ifjúsági programokban

MÁS KÖZÖSSÉGI KEZDEMÉNYEZÉSEK

INTERREG III – Határon átnyúló, országok és régiók közötti együttműködés

EQUAL – Az egyenlőtlenségek elleni harc

TACIS – Demonstrációs projektek a FÁK országaival

LEADER – Vidéki térségek fejlesztése

URBAN II – Városok és hanyatló városi területek fenntartható fejlődése

TWINNING TOWNS – Testvérvárosi kapcsolatok

Hasznos weboldalak:

www.innostart.hu - Innováció, kkv-k részvétele EU pályázatokon

<http://www.ted.eur-op.eu.int> - Nyitott Európai Uniós tenderek

www.cordis.lu - Európai Uniós pályázati adatbázis

www.europa.eu.int - Az Európa Szerver

www.meh.hu/pharekoord - PHARE programiroda

Felhasznált irodalom:

1. Tájékoztató az Európai Unió 5. Kutatási Technológiafejlesztési és Demonstrációs Keretprogramjáról (1998-2002). Európai Unió Magyarországi Innovációközvetítő Központja, Budapest. 1999.
2. EU Kutatás és Technológiafejlesztés. Hírlevél. BMGE VIII. évf. 3-4. szám, 2002. március – április.
3. Geonardo Kft. Által 2003. 01. 28-án Pályázati Oktatónap Plusz EU 6. K+F címmel megtartott továbbképzés írásos anyaga. (Bodó Balázs, Földessy Aranka, Kitley Gábor, Dr. Jánosi László).
4. Internet: www.euoldal.hu címen rögzített tájékoztató anyag.

SZAKTÖRTÉNET

A SZOVJET LÉGIDESZANT FEGYVERNEM ALKALMAZÁSÁNAK, SZERVEZETÉNEK ÉS HADITECHNIKAI ESZKÖZEINEK FEJLŐDÉSE 1930-1945

II. RÉSZ.

Turcsányi Károly - Hegedűs Ernő¹

I. A szovjet légideszant csapatok haditechnikai eszközei

1. A légideszant csapatok légi szállító és deszant eszközei

A légideszant csapatok alapvető deszant eszközei voltak a különféle ejtőernyők. Az ejtőernyők fejlesztésének és gyártásának műszaki és tudományos háttere már a tízes években létrejött Oroszországban majd a Szovjetunióban. Az orosz Kotyelnikov 1913-ban mutatta be RK-1 típusjelzésű ejtőernyőjét.² A selyemből, erős kender hevederrel készült körkupolás ejtőernyőt egy fémtokban helyezték el. A 24 szeletes, 54 m² felületű kupolának közepén 26 cm átmérőjű nyílása volt. Az ejtőernyő egyik új megoldása az volt, hogy zsinórzatát megfelezte, két csoportra osztva két hevederhez csatlakoztatta a konstruktőr, az irányíthatóság elősegítése céljából. Azt is megoldotta, hogy az ugró a földet érést követően gyorsan lecsatlakoztathassa ernyőjét. Az ernyő alkalmas volt bekötött és késleltetett ugrások végrehajtására is. Az 1918-ban létrehozott Központi Aerodinamikai Intézetben folytatott fejlesztési programot követően Kotyelnikov 1923-ban létrehozta az RK-2 típusjelű ejtőernyőt, amelyet már könnyebb vászon tokkal láttak el. A sorozatgyártásra is alkalmas egyszerűsített szerkezetű Kotyelnikov RK-3 ejtőernyőt 1924-ben rendszeresítették. Hamarosan elkészült az RK-4 jelzésű teherdeszant ernyő is, amelyet a Vörös Hadsereg Léghajós egységei alkalmaztak.

¹ Prof. Dr. Turcsányi Károly nyá. mk. ezredes, ZMNE VSZTK Haditechnikai és minőségügyi tanszék, tanszékvezető egyetemi tanára.

Hegedűs Ernő százados, MH Haditechnikai Ellátó Központ.

² Tóth Loránd: Ejtőernyők, siklószárnyak. Móra kiadó, Budapest, 1987. 52. o.

Az ejtőernyők tömeges gyártása 1930 és 1934 között indult meg a Szovjetunióban. Az Ejtőernyős Szakbizottság 1934-ben fogadta el **Lobanov** négyzet alaprajzú, **PL-1** jelzésű deszanternyőjét. A következő év folyamán már a tökéletesített **PL-2** ejtőernyőt mutatta be **Lobanov** kutatócsoportja. A 8,4 x 8,2 méteres négyzet alapú kupolát kéménynyílás nélkül készítették, mivel az enyhén légáteresztő kapron anyag megoldotta az ernyő stabilizálását. A fejlesztési folyamat végeredményeként 1935-ben megkezdték a tökéletesített **PD GR típusú deszanternyő**³ sorozatgyártását. A típusból a harmincas évek második felében és a háború folyamán nagy mennyiséget gyártottak. A 42,5 m² felületű kupola 28 zsinórral készült, tömege tokkal együtt 25,2 kg volt. Kifejlesztették az ejtőernyő teherdeszant változatát is, amelyet teherzsákok és konténerek dobására alkalmaztak. Több teherernyő felhasználásával nehezebb eszközöket, például oldalkocsis motorkerékpárokat dobtak le.

A négyzet alakú deszanternyőt folyamatosan fejlesztették a kutatók. A **PD-47 deszanternyő**⁴ a 40-es években jelent meg. Az ejtőernyő felületét 71 m²-re növelték, a zsinórok száma 22-re csökkent. Jellegzetessége a kupolán kialakított gerinc (levegőcsatorna) volt. A 16,4 kg tömegű ernyővel 80 kg terhelés mellett 6 m/s süllyedési sebesség volt megvalósítható. A deszanternyő bekötött és késleltetett nyitású ugrásokra is alkalmas volt.

Ugyanakkor nem csak szögletes deszanternyőket rendszeresítettek a szovjet légideszant csapatoknál. 1934-ben jelent meg a **PD-6 körkupolás deszanternyő**,⁵ amely szintén széles körben nyert alkalmazást.

A jelentős létszámmal bíró szovjet légideszant alakulatok a háború egész időtartama alatt szállítókapacitás hiánnyal küszködtek. A gyorsan és olcsón gyártható **szállító vitorlázó repülőgépek** részleges megoldást jelentettek ezekre, a problémákra. A sportcélú, egy-két személyes vitorlázógépek mellett az *első, mindössze öt személyes GN-4 jelű, 500 kg teherbírású deszant-vitorlázó viszonylag korán, 1933-ban jelent meg a Szovjetunióban*, azonban ez a típus nem került sorozatgyártásra.

Antonov repülőkonstruktor irodája tervezte az **A-7 könnyű deszant-vitorlázógépet**, amely közelítőleg 1 tonna hasznos terhelés, illetve 8 fő

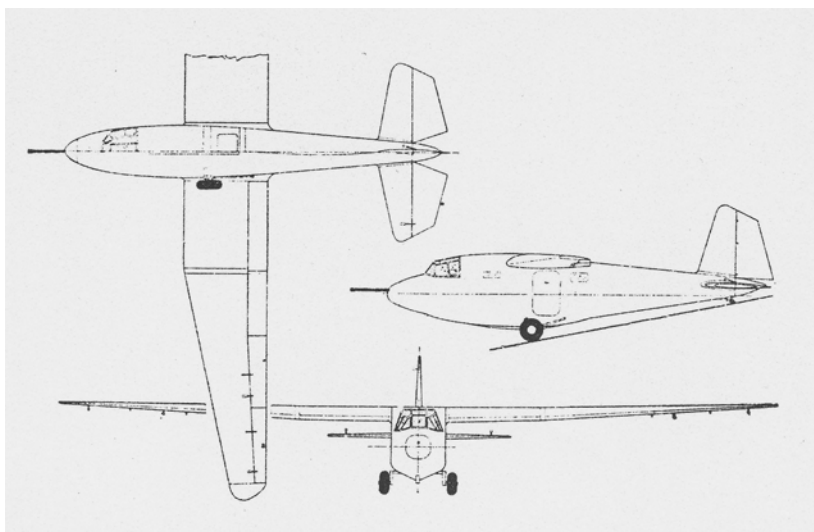
³ Uo. 56. o.

⁴ Dombi Lőrinc: Selyemkupolák: fejezetek az ejtőernyő történetéből. Zrínyi, Budapest, 1993. 49. o.

⁵ Uo.

szállítására volt képes.⁶ Az A-7-ből összesen mintegy 400 darab épült. Gyártását 1939-ben kezdték meg, és 1941 tavaszán már jelentős számú gép állt rendelkezésre.

A légideszant csapatok másik rendszerített vitorlázógépe a **Gribovszkij** mérnök által tervezett **G-11 könnyű deszant-vitorlázógép** volt. **A gép gyártását 1941-ben kezdték meg két bútorgyárban.** Gyártási darabszáma – a rendelkezésre álló bevetési adatok alapján – nem haladta meg a 100 darabot.⁷ A tisztán faépítésű vitorlázógép 1942 tavaszán jelent meg a csapatoknál. Futóművét terepre végrehajtott leszállásnál hátra hajtották, így a gép a törzs alatti csúszó talpakon landolhatott, ami a leszállási úthossz csökkenését tette lehetővé. Teherterében 10 fő deszantot vagy 1 tonna hasznos terhelést szállíthatott. A törzs oldalsó részén kialakított ajtó nem tette lehetővé nagyobb méretű eszközök berakodását.



1. ábra. A Gribovszkij G-11 típusú könnyű deszant vitorlázó repülőgép.

⁶ Mrazek, James E.: Fighting Gliders of World War II. St. Martin's Press, New York, 1982.

⁷ Varsányi Ernő: Típusgyűjtőknek: Gribovszkij G-11 In.: Repülés-ejtőernyőzés, 1985. 7. sz. 14. o.

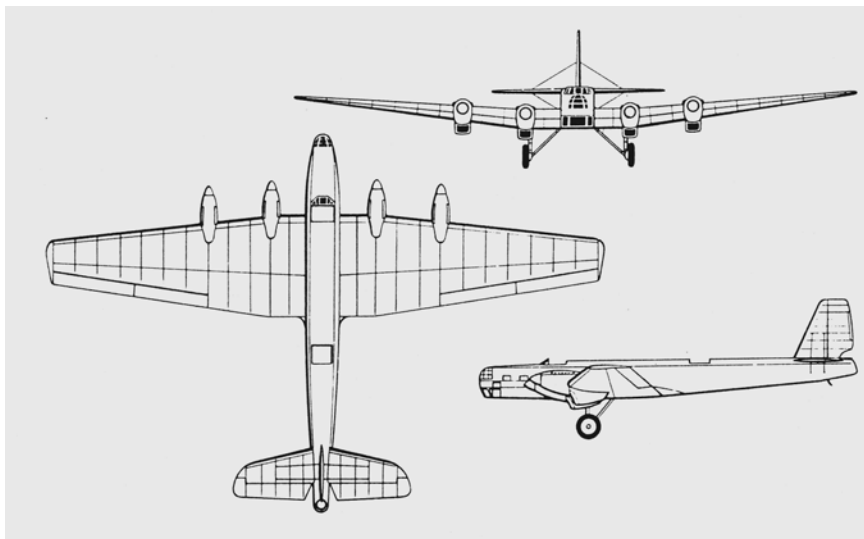
Nagyobb méretű, magasabb szállítókapacitású vitorlázógépek azonban már nem jelentek meg a légideszant csapatoknál. A háború folyamán nem került sor sem közepes, (2-4 tonna szállító kapacitás) sem nehéz (5-8 tonna szállítókapacitás) szállító vitorlázógép gyártására, pedig ezek a fából épült gépek nem igényeltek nagyobb ipari háttérrel, és léteztek különféle tervek, illetve sikeres prototípusok is. A *BDP (S-1) deszant-vitorlázógép*, illetve a *KT-20 deszant-vitorlázógép* szintén csak néhány darabos kísérleti szériában került gyártásra, pedig utóbbi kapacitása meghaladta a 20 főt, illetve a 2 tonnát.⁸ Ezek a gépek már komolyabb tüzérségi eszközök szállítására is alkalmasak lettek volna. *Az, hogy nem indult be ezeknek az olcsó és egyszerű, fából készült gépeknek a sorozatgyártása és rendszeresítése, a háború folyamán végrehajtott szovjet légideszant vállalkozások tapasztalata alapján igen nagy hibának bizonyult.*

A szovjet légideszant csapatok haditechnikai eszközei között elsőként kell említeni a különféle **szállító-repülőgépeket**. A légideszant alakulatok bevetését a háború kezdeti szakaszában, jelentős mértékben akadályozta a szállító légierő rendkívül csekély kapacitása. Ennek egyik oka az volt, hogy az 1941-es német támadásnál szorosán a határ menti repülőterekre vont légideszant csapatok szállítógépeit pusztító erejű csapás érte, ami a teljes szállítókapacitásra hatással volt. A háború kezdeti szakaszában a szovjet hadiipar a harci repülőgépek gyártását helyezte előtérbe, a szállító és a vitorlázógépek gyártása háttérbe szorult, így a szűkös állapot hosszútávon stabilizálódni látszott. A háború második évében, a szovjet haditermelés felfutásának következtében a szállító-repülőgépek száma is lassan emelkedni kezdett, azonban kizárólag közepes szállítógépek gyártására került sor.

A szállítási feladatokat a harmincas években főként **TB-3 (ANT-6) bombázó repülőgépekkel** oldották meg, amelyekből néhány száz darabot részlegesen átalakítottak szállítási célra. A nehéz szállítógéppé átalakított TB-3 G-2 típusjelzésű repülőgépek képessé váltak vitorlázógép vontatására, nehéztechnika (harcjárművek, tüzérségi eszközök) deszantolására és 30-40 fő ejtőernyős szállítására is. A TB-3 G-2 típusú gép a legerősebb motorvariációval 7 tonna hasznos terhet szállított, hatótávolsága 2200 km volt. Az 1930-ban rendszeresített repülőgép a húszas évek végének aerodinamikai elveit tükrözte. Utazósebessége sem volt túlzottan magas -

⁸ Mrazek, James E.: Fighting Gliders of World War II. St. Martin's Press, New York, 1982.

mindössze 230 km/h – azonban ezáltal fel és leszálló sebessége is alacsony maradt. Ennek és egyébként erősen túlméretezett, nagykereskes, merev futóművének köszönhetően – képes volt le és felszállást végrehajtani előkészítetlen terepszakaszon is. Gyakran a nagyméretű merev futóművek közötti részen függesztették fel a szállítani kívánt harcjárműveket. A repülőgép nyolcfős személyzete öt géppuskából álló védőfegyver rendszert kezel különböző lőállásokból.



2. ábra. A Tupoljev TB-3 típusú bombázó repülőgép.

A légideszant csapatok szállítására a háború folyamán egyre fokozódó számban **Li-2 (P-SZ 84) közepes szállító-repülőgépeket** is használtak. A repülőgépet eredetileg polgári üzemeltetésre tervezték. A gép az amerikai Douglas DC-3 (C-47) típusú rendkívül korszerű kialakítású, két hajtóműves, behúzható futóművel szerelt szállító-repülőgép licenc gyártása volt, kisebb módosításokkal. A behúzható futómű a magas végsebesség és a gazdaságosság záloga volt. **A Li-2-es 330 km/h végsebességgel, 28-32 fős utaslétszámmal, közel 3 tonnás terhelhetőséggel és igen tekintélyes 3400 km hatótávolsággal korának legjobb közepes szállítógépe volt. Két közepes vitorlázógépet is vontathatott.** A háború folyamán fokozatosan kiváltotta a kiöregedett TB-3 bombázókat, ugyanakkor nem volt képes komolyabb nehéztechnika, pl. harcjárművek vagy nehezebb tüzérségi eszközök szállítására, mivel ezt sem kapacitása, sem a törzs-hátsórészen kialakított tehertér-ajtó nem tette igazán lehetővé. A repülőgép a futómű kialakításából adódóan leginkább csak jó minőségű füves

repülőterre volt képes leszállni. Így – habár ejtőernyős deszant dobására sikerrel használták – a TB-3 nehéz szállítógép kiváltására a leszálló módszer tekintetében kevésbé volt alkalmas.

A *leszálló módszer* kiemelt fontossággal bírt a szovjet légideszant csapatok deszantolási eljárásai között. Ejtőernyős módszerrel csak kis tömegű haditechnikai eszközöket lehetett deszantolni, azokat is többségében szétszerelt állapotban, teherkonténerben elhelyezve. Vitorlázógépes deszant eljárás esetén már nagyobb tömegű eszközöket tehetek földre, a részben vagy egészében csúszótalpas futómű-kialakításnak köszönhetően akár előkészítetlen terepszakaszokon, réteken, szántóföldeken is landolhattak. *Mivel a szovjetek csak könnyű, 1 tonna hasznos terhelésű deszant vitorlázókat gyártottak, a nagy tömegű eszközök deszantolásában kiemelt szerepet kapott a leszálló módszer.* Ennél az eljárásnál szállítórepülőgéppel deszantolták a nehéz technikai eszközöket kedvező esetben egy elfoglalt repülőterre, kevésbé kedvező esetben előkészítetlen terepszakaszra. Mivel ez utóbbi igen erős futómű kialakítást igényelt, jobban megfeleltek a leszálló módszer céljára az erősebb futóművel, nagyméretű kerekekkel szerelt merev (nem behúzható) futóművű repülőgéptípusok.

2. A légideszant csapatok harc- és gépjárművei

A szovjet légideszant csapatok haditechnikai eszközei közt – a *Tuhacsevszkij*-féle eredeti koncepció szerint – kiemelkedően fontos helyet foglaltak el a **légideszant csapatok harcjárművei**⁹. A szakirodalom gyakran említi különféle páncélautók deszantolását TB-3 repülőgéppel, leszálló módszer alkalmazásával. Ilyen könnyű harcjármű volt a mindössze 2500 kg tömegű **BA-20 páncélautó**, melynek fegyverzete mindössze egy 7,62 mm-es géppuska volt, 6 mm-es páncélzata csak a kézfegyverek és a repeszek ellen védett. A BA-20 páncélautó mozgékonyágát jól jellemzi a 90 km/h végsebesség műúton, terepjáró képessége azonban nem volt kedvező. Komolyabb eszköznek mondható a **BA-6 páncélautó**. Erre a T-26 könnyű harckocsi tornyát szerelték fel, amelyben egy 37 mm-es harckocsi ágyú kapott helyet. Az 5120 kg tömegű páncélautó páncélzata 8 mm, kiegészítő fegyverzete két 7,62 mm-es géppuska volt. Megfelelő

⁹ A harcjárművek vizsgálata esetében a kutatás kiemelt paraméterként kezeli a védettségre leginkább jellemző páncélvastagságot, a tüzereire jellemző fő fegyverzet űrméretet és a mozgékonyágra jellemző motorteljesítményt. A negyedik kiemelt fontosságú paraméter a harcjármű tömege, ami a légi szállíthatóság szempontjából meghatározó.

terepjáró képességéről a dupla hátsóhidás futómű gondoskodott, melynek 8 kerekére kiegészítő gumilánctalp volt szerelhető, ha a terep ezt indokolta. A jármű maximális sebessége 43 km/h volt úton. A továbbfejlesztett változatnál, a **BA-10 páncélautónál** – sok más módosítás mellett – a páncélvastagság már 10 mm-re, a harckocsi ágyú űrmérete pedig 45 mm-re nőtt, ugyanakkor a végsebesség az erősebb motornak köszönhetően 53 km/h-ra emelkedett. Habár a páncélautók védeltsége messze nem volt kielégítő, tűzerejük a felszerelt könnyűharckocsi-toronynak köszönhetően mégis jelentősnek volt mondható. Ezek a kisméretű 3-5 tonnás harcjárművek jelentősen növelhették a könnyű fegyverzetű légideszant csapatok harcértékét. Figyelemre méltó a légideszant harctevékenysége szempontjából, hogy ezek a páncélautók úgy rendelkeztek egy könnyű harckocsi tűzerejével, hogy tömegük a harckocsiénak mindössze a fele volt, ami lehetővé tette a légi szállítást. Jelentős hátrányként kell azonban megjelölni a nagy tömegű, magasra helyezett harckocsi torony miatt jelentkező instabilitást és borulékonytságot, a kerekes futómű nem megfelelő terepjáró képességét nehéz terepen, és a gyenge páncélvédeltséget.

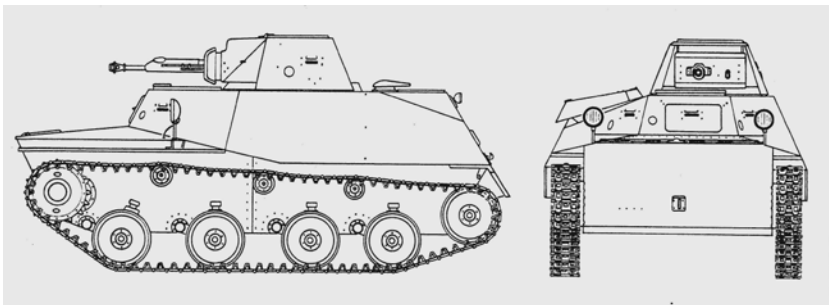
A rendszerben lévő, a TB-3-as nehéz szállítógéppel szállítható megfelelően kis méretű páncélozott felderítő harcjárművek – mint a 3,2 tonnás, 9 mm páncéllal rendelkező, egy 7,62 mm-es géppuskával felszerelt **T-37 felderítő harckocsi** és továbbfejlesztett változata a **T-38 felderítő harckocsi**, habár csak „*mozgó géppuskafészekként*” jöhettek számításba, harcértékük – különösen gyalogság ellen – mégsem volt elhanyagolható. A légideszant csapatoknál dandáronként ötven ilyen harcjármű volt rendszeresítve. Az *úszóképes T-37* már 1933-tól rendelkezésre állt,¹⁰ személyzete mindössze két fő volt. Mozgását vízen hajócsavarhajtás segítette elő. A T-38 úszó harckocsi 1936-tól állt rendszerben, páncélzatát 10 mm-re növelték.

Sokkal közelebb állt a valódi harckocsikhoz az 1940-ben megjelent **T-40 könnyű harckocsi**, amelyet szintén rendszeresítettek a légideszant csapatoknál.¹¹ Ez volt a háború alatti legnehezebb és legfejlettebb szovjet úszó harckocsi. Fő fegyverzete a gyengébb változatnál egy 12,7 mm-es nehézgéppuska, az erősebb változatnál egy 20 mm-es gépágyú volt, ami lehetővé tette a páncélozott célok elleni küzdelmet is. Emellett kiegészítő

¹⁰Bombay – Gyarmati – Turcsányi: Harckocsik 1916-tól napjainkig, Zrínyi, Budapest, 1999. 143-44. o.

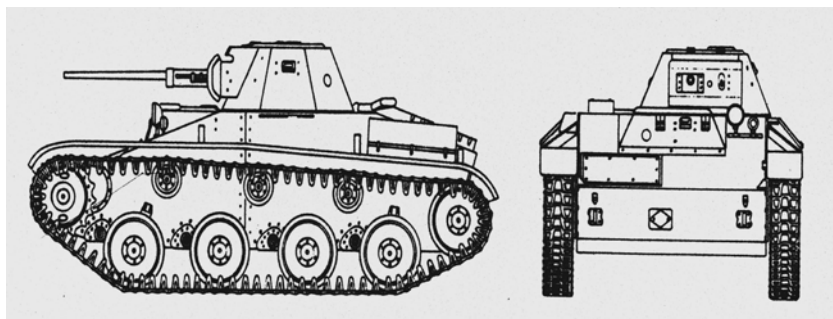
¹¹ Glantz, David M.: The Soviet Airborne Experience. Combat Studies Institute, Fort Leavenworth, 1984. 20-21. o.

fegyverzetként egy 7,62 mm-es géppuskát is beépítettek a 14 mm-es homlokpáncéllal rendelkező harckocsiba. A könnyű harckocsi 5,5 tonnás tömege lehetővé tette a légi szállítást, ugyanakkor 85 LE teljesítményű motorja nagyfokú mozgékonytságot biztosított. A közúton 42 km/h sebességre képes harcjármű mindössze 2 méter magas volt, ami jelentősen megnehezítette felderítését.



3. ábra. A T-40 típusú könnyű úszó harckocsi

A légideszant csapatoknál megjelenő könnyű harckocsik következő típusa a **T-60 könnyű harckocsi** volt, ami már nem volt úszóképes. A T-60 típust 1941 második felében kezdték sorozatban gyártani. A T-60 tervezésekor a kitűzött cél egy kisméretű, alacsony talajnyomású, mozgékony eszköz létrehozása volt, amely a felderítési feladatok mellett hatékonyan képes támogatni a gyalogság harcát és korlátozott mértékben harckocsik ellen is bevethető. A mindössze 6,4 tonna tömegű T-60 könnyű harckocsi 35 mm-es homlokpáncéllal rendelkezett. A 20 mm-es repülőgépfedélzeti gépágyú 35 mm páncélvastagságot volt képes átütni 500 méterről, a rendszeresített wolframkarbid magvas páncéltörő lövedékkel, ami alkalmassá tette könnyű és oldalirányból közepes harckocsik leküzdésére is. Az élőerő és egyéb célok elleni tevékenység érdekében a gépágyú különböző repeszhatású lőszereket is tüzelhetett, továbbá alkalmazhatták a toronyba épített, a gépágyúval párhuzamosított 7,62 mm-es géppuskát is. A harcjármű személyzete két fő volt, a kis geometriai méretek – különösen az 1,75 m-es magasság – pedig könnyű rejtőzködést tettek lehetővé és kis célfelületet mutattak az ellenséges tüzesszerek felé. A harckocsi kis tömegéből adódó 4,8 N/cm² rendkívül alacsony talajnyomás lehetővé tette a mozgást olyan laza, mocsaras talajon is, ahol más harckocsik már nem tevékenykedhettek. A T-60 könnyű harckocsit 65 - 90 LE teljesítményű motorokkal szerelték, ami nagy mozgékonytságot biztosított számára.



4. ábra. A T-60 típusú könnyű harckocsi.

A T-60 könnyű harckocsi valóban hatékonyan támogathatta a légi-deszant csapatok harcát, így a sorozatgyártás megindulását követően azonnal felmerült a légi szállítás gondolata. A harckocsit közel hat és fél tonnás tömege és mérete miatt sokkal bonyolultabb volt a TB-3-as szállító-repülőgéppel szállítani, mint kisebb társait. A könnyű harckocsi tömege gyakorlatilag azonos volt a TB-3 nehézbombázó maximális teherbíró képességével, ami nem is annyira a felszállást nehezítette meg, hanem inkább a terepre történő leszállást. Egy ilyen nagy teherrel csak viszonylag jó minőségű terepszakaszon kísérelhettek meg leszállást, és számolni kellett a megnövekedett kifutási úthosszal is. Ezért más megoldást is megvizsgáltak a T-60-as légi szállítása érdekében.

A leginkább kézenfekvő megoldás egy nehéz szállító vitorlázógép építése lett volna, mivel így szinte bármilyen viszonylag sík terepszakaszon deszantolható lett volna a harckocsi. Antonov repülőkonstruktor egyszerű megoldásként megépítette a *KT/A-40* kísérleti „szárnyas harckocsit”, amely nem volt más, mint egy szárnyakkal és vezérsíkokkal felszerelt T-60 típusú könnyűpáncélos. Az Antonov által konstruált „szárnyas tanknál” futóműként le és felszállásnál a harckocsi saját láncfalpa szolgált, a pilóta feladatait pedig a harckocsivezető látta el. A kétfedelű konstrukció biztosította a nagy szárnyfelületet, ugyanakkor meglehetősen kis vontatási sebességet tett lehetővé. A szárnyakat a leszállást követően leszerelték a harckocsiról. A vontatóként alkalmazható négymotoros bombázók nagy tömegű gyártása azonban megoldhatatlan problémát jelentett a szovjet iparnak. Az elavult TB-3 nehézbombázó motorteljesítménye a nagy légellenállású szárnyas harckocsi vontatásához elégtelennek bizonyult. A megfelelően erős és korszerű Pe-8 nehézbombázó viszont csak a háború második felében jelent meg, ekkor is csak korlátozott darabszámban, (90 db) így ezt a gépet nem vonhatták el a bombázó-

feladatok ellátásától. A „szárnyas tank” vontatógépek hiányában ötlet maradt csupán.

*Ugyanakkor a T-60-as könnyű harckocsi légi szállítását 1942-től a TB-3 fedélzetén, leszálló módszerrel mégiscsak kiviteleztek.*¹² Ez azonban már nem gyakorolt túlzottan nagy hatást a szovjet légideszant csapatok harcára, mivel a rendelkezésre álló TB-3 nehézszállítógépek száma ekkorra meglehetősen alacsony lett. Harckocsi deszantolására így a gyakorlatban ritkán kerülhetett sor. Inkább nagy mennyiségű ejtőernyős lövészyalogság, és a legszükségesebb löveganyag, illetve utánpótlás deszantolására koncentráltak a rendelkezésre álló repülőgépekkel.

Leszálló módszerrel kis számban deszantoltak könnyű *terepjáró gépjárművet* is. A légideszantcsapatok mozgékonyságának fokozása céljából az amerikai segélyből (Lend Lease) származó *Willis Jeep könnyű terepjárót* rendszeresítették. A jármű 4 fő szállítására volt alkalmas, ezen kívül aknavetőt szállíthattak vele, könnyű páncéltörő, illetve gyalogsági lövegeket és különféle utánfutókat vontathattak, emellett géppuskát vagy golyószórót szereltek rá. A könnyű terepjáró tömege 1247 kg, motorja 60 LE teljesítményű volt, terepen 360 kg, közúton 540 kg hasznos terhet szállíthatott. A szovjet ipar 1942 végétől gyártotta a *GAZ-67 könnyű terepjárót*, amely a Willis Jeppel hozzávetőleg azonos műszaki paraméterekkel bírt.

A szovjet légideszant csapatok mozgékonyságának fokozására gyakran deszantoltak *oldalkocsis motorkerékpárokat*, leszálló módszerrel vagy ejtőernyős dobással, illetve *kerékpárokat*. A szállítókapacitás függvényében sor került *könnyű teherautók* deszantolására is.

3. A légideszant csapatok tüzérségi eszközei

A légideszant csapatok tüzérségi eszközei a haditechnikai eszközök másik fontos csoportja. A szovjet légideszant csapatok számára a hátkony tűztámogatás megszervezése szempontjából kedvező tendencia volt, hogy már a háború kezdeti szakaszában korszerű 500 kg körüli – a légi szállítás szempontjából előnyös – páncéltörő ágyúk álltak rendelkezésre.

¹² Tóth Loránd: Ejtőernyős deszant. Zrínyi kiadó, Budapest, 1987. 15 és 17. o.

Ilyen volt az **M-32 45 mm-es páncéltörő ágyú**, amely 60 mm páncélt ütött át 500 méteren. Tömege 500 kg volt. Ezt az ágyút jellegzetes küllős kerekkel látták el. 1943. folyamán jelent meg a csapatoknál egy új űrméret alatti lőszer,¹³ ami közel 80 mm-re javította az M-32 páncélatütő képességet.

A korszerűbb **M-42 45 mm-es páncéltörő ágyú**, 70 mm páncélt ütött át 500 méteren. Ez az érték űrméret alatti lőszer alkalmazásával 81 mm-ig volt javítható. Az ágyú tömege 570 kg volt. A könnyű 45 mm-es ágyúkat akár emberi erővel is mozgathatták. Ezek a mozgékony páncéltörő ágyúk repeszgránáttal alkalmazva bizonyos mértékig megoldották a gyalogság, ezen belül a légideszant csapatok közvetlen tüzérségi támogatását is,¹⁴ azonban, ilyen szerepkörben teljesítményük természetesen nem volt kimagasló.

A 45 mm-es páncéltörő ágyúk egészen 1943-ig kielégítő teljesítményt nyújtottak. Ezt követően az egyre nehezebb, vastagabb páncéltattal ellátott német harckocsik jelentek meg: az egyre nagyobb tömegben gyártott **PzKpfw IV** német közepes harckocsi homlokpáncélzata 1943-ban már 80 mm, a PzKpfw VI nehéz harckocsié pedig 110 mm volt.¹⁵ Emiatt a szovjet szárazföldi csapatoknál ebben az évben rendszerbe állították az 500 méteren 145 mm páncélatütő képességű, **57 mm-es M 43 ZISZ-2 páncéltörő ágyút**. Mivel ennek tömege már 1150 kg volt, közepes és nehéz szállító vitorlázógépek hiánya, illetve a korlátozott számú TB-3 nehéz szállítógép miatt ezeket az eszközöket már nem rendszeresítették a légideszant csapatoknál. Hasonlóképpen le kellett mondaniuk a 76 mm-es Zisz-3 L/42-es páncéltörő ágyú alkalmazásáról is, mivel tömege 1116 kg volt. Ezeket a páncéltörő ágyúkat ráadásul már nem lehetett kézzel mozgatni, mozgatásukhoz legalább egy könnyű terepjáró járműre lett volna szükség. **A páncélelhárítás területén a szovjet légideszant csapatok 1943-tól technikai hátrányba kerültek.**

Egyes lövegek deszantolását nem csak leszálló módszerrel, hanem ejtőernyős dobással is végezheték. Ilyen volt az **M 1938 76 mm-es hegyi**

¹³ Szántai József: Tábori tüzérség az első és a második világháborúban Zrínyi, Budapest. 1984. 169. o.

¹⁴ Szabó Péter – Számvéber Norbert: A keleti hadszíntér és Magyarország 1941-1943. Püedlo, Bp, 2001. II. 247. o.

¹⁵ Bombay – Gyarmati – Turcsányi: Harckocsik 1916-tól napjainkig, Zrínyi, Budapest, 1999. 123-126. o.

ágyú¹⁶, melynek tömege 1450 kg, lőtávolsága pedig 10 km volt. Az eredetileg a Skoda művek által kifejlesztett ágyút tíz részre szerelték, így legnehezebb része is csak 245 kg tömegű volt. A másfél tonnás eszköz mozgatása összeszerelt állapotban emberi erővel azonban már nem, vagy csak igen nehezen volt megoldható. Az ágyú alkalmazhatósági körét tágította, amikor 1942-ben megjelent a csapatoknál a 76 mm-es kumulatív löszér,¹⁷ ez alkalmassá tette az egyébként alacsony lövedék-kezdősebességű eszközt a páncélozott célok elleni küzdelemre is.

Az **aknavető** olyan, a légideszant harcának közvetlen tüzérségi támogatására alkalmas eszköznek bizonyult, amely a hagyományos lövegekhez képest könnyű volt és egyszerűen szét illetve összeszerelhető. Így kielégítette a légideszant csapatok igényeit úgy a légi szállíthatóság, mint az ejtőernyős dobás, illetve a földi mozgathatóság területén. A szovjet hadseregben rendszeresített **50 mm-es aknavető** (gránátvető) 800 m-es lőtávolságával 1942-től túlzottan kis teljesítményűnek bizonyult a szárazföldi csapatok esetében. Mindössze 12 kg-os tömege miatt viszont a háború egész időtartama alatt széles körű alkalmazást nyert a légideszant csapatoknál, az ejtőernyős zászlóaljok lövész századainak aknavetős szakaszaiban.

Ugyancsak rendszeresítésre került 1937-től a légideszant dandárok aknavetős századainál¹⁸ a 82 mm-es aknavető, amelynek teljesítménye már jelentősnek volt mondható. Lőtávolsága elérte a 2,5 km-t. Az aknavető 60 kg-os tömege, illetve a három főegység 20 kg körüli tömege lehetővé tette az eszköz kézi szállítását, mozgatását.

A szovjet hegyivadász csapatoknál 1943-ban rendszeresítették a **107 mm-es aknavetőt**, amely 6100 m-es lőtávolsággal és mindössze 170 kg tömeggel rendelkezett. Megjelent a lövészcsapatoknál a 280 kg tömegű, 6 km hatótávolságú **120 mm-es nehéz aknavető** is. A fenti aknavetőket a lövészalakulatoknál a háború folyamán nagy mennyiségben alkalmazták, így feltételezhető, hogy megjelentek a gyakran lövészgyalogságként alkalmazott légideszant dandárok tüzérsztyályainál is. Annak eldöntése,

¹⁶ Kováts – Lugossi – Nagy - Sárhidai: Tábori Tüzérség. Zrínyi, Bp. 1988. 374. o.

¹⁷ Szántai József: Tábori tüzérség az első és a második világháborúban Zrínyi, Budapest. 1984. 169. o.

¹⁸ Glantz, David M.: The Soviet Airborne Experience. Combat Studies Institute, Fort Leavenworth, 1984. 21. o.

hogy a 82 mm feletti aknavetők a légideszant csapatok hagyományos gyalogságként vívott harcát támogatták, vagy a légideszant műveleteknél is alkalmazták őket, további kutatást igényel. Az aknavetők térnyerésére mindenesetre jellemző, hogy 1943-tól a légideszant csapatok szervezetterü tüzérsége csak páncéltörő ágyúkat és aknavetőket alkalmazott.¹⁹

Az 1943-as évben a szárazföldi csapatoknál rendszeresítették a **160 mm-es aknavetőt**, 8 km-es lőtávolsággal és – talicskával együtt – 1300 kg-os tömeggel, ami még mindig csak a harmada egy hasonló kategóriájú ágyúénak. Az eszköz 41 kg tömegű aknagránátot tüzelt, hatékonyság és repeszhatás tekintetében azonos vagy nagyobb teljesítményt nyújtott, mint egy hasonló kaliberű ágyú. Ezt az eszközt tömege miatt már célszerű volt vontatni, erre a feladatra könnyű terepjáró gépjárművet használtak. A 160 mm-es aknavető nem került rendszeresítésre a légideszant csapatoknál.

4. A légideszant csapatok gyalogsági fegyverzete

A szovjet légideszant csapatok haditechnikai eszközei közt kiemelt szerephez jutottak a kézifegyverek és gyalogsági fegyverzet. Ezeknél a csapatoknál törekedtek az automata fegyverek arányának magas szinten tartására, így nagy számban alkalmaztak a karabélyok mellett **Spagin PPS** és **Degtyarev PPD géppisztolyokat**. A géppisztolyok mellett a gárda és a légideszant alakulatok alapvető lövészfegyvere – a szovjet lövészgyalogságnál tömegesen alkalmazott Moszin-Nagant ismétlőpuska illetve karabély helyett – a korszerű **SVT 40 öntöltő puska** volt. A légideszant csapatok gyalogsági fegyverzetét a szárazföldi csapatoknál rendszeresített 12,7 mm-es légvédelmi géppuskák, 7,62 mm-es golyószórók és géppuskák, illetve lángszórók alkották. Előnyösen könnyű és mobil fegyverük volt a 7,62 mm-es **1928 M Degtyarev DP golyószóró**.

A légideszant alakulatoknál nagy számban alkalmaztak **14,5 mm űrméretű páncéltörő puskákat**. Ez a fegyver 500 méter²⁰ távolságról páncélozott harcjárművek, illetve könnyű páncélosok ellen, esetleg közepes páncélosok oldalsó, illetve hátsó lemezei ellen volt hatásosan alkalmazható. Ugyanakkor hatásosan alkalmazták élőerő, föld-fa fedezék,

¹⁹ Szabó Péter – Számvéber Norbert: A keleti hadszíntér és Magyarország 1941-1943. Püski, Bp. 2001. II. 221. o.

²⁰ Barrie Pitt: The Military History of World War II. Chancellor Press, 1994, London 135. o.

géppuskafészek, és egyéb „félkemény” célok ellen. A *Simonov PTRS-41 páncéltörő puska* félautomata gázvezetéses konstrukció volt, öt lőszer befogadására alkalmas tárral, 20,8 kg tömeggel. Hasonló feladatra készült a *Degtjarov PTRD 1941 páncéltörő puska*, amely egyszerűbb kivitelű, tár nélküli, egylövetű fegyver volt, 500 méteren 25 mm-es páncélatütő képességgel. A fegyver tömege – egyszerűbb kialakítása következtében – 15,8 kg volt.

A hagyományos kézigránátok mellett, a légideszant páncélozott célok elleni küzdelme során kiemelt szerephez jutott a **kumulatív páncéltörő kézigránát**. Ennek az eszköznek az alkalmazása a meglehetősen kis dobási távolság miatt nem volt veszélytelen, ugyanakkor sokkal hatékonyabb volt a hagyományos kézigránát-kötegnél, és végső soron olyannyira bevált, hogy még az 1973-as arab-izraeli háború folyamán is alkalmazták.²¹ Az első igazán hatékony ilyen eszköz az *RPG-1943 kumulatív kézigránát* volt. Repülés közben a nyél végére erősített vászoncsíkok biztosították a kézigránát stabilizálását és megfelelő beérkezési szögét a páncélzatra. Egy ennél fejlettebb típus volt a nagyobb robbanóanyag-mennyiséget tartalmazó *RPG-6 kumulatív kézigránát*, amelynek nagyobb páncélatütő képessége mellett előnyös tulajdonsága volt a repeszhatás is. Utóbbi lehetővé tette az élőerő elleni kombinált alkalmazását.

²¹Barrie Pitt: *The Military History of World War II*. Chancellor Press, 1994, London 135. o.

II. A szovjet légideszant csapatok szervezeti fejlődése

A szovjet légideszant csapatok szervezeti fejlődését a kezdeti sikerek után két jelentősebb vereség törte meg a háborús évek folyamán. A kezdeti, 1940 júniusában Besszarábiában és 1941 októberében Mcenszknél kivívott sikereket követően a szovjet légideszant csapatok vereséget szenvedtek a Vjazma-Rzsev-Juhnov térségben 1942 január-február folyamán végrehajtott légideszant hadműveletnél. Ezután – a rendkívül magas veszteségek hatására - másfél éves kényszerszünet következett a légideszant csapatok eredeti szerepkörben történő alkalmazását illetően. A következő hadműveleti bevetés 1943 szeptemberében, a Dnyeper-átkelésnél következett be, ismét csak kedvezőtlen körülmények között, újra magas veszteséggel. Másodszer is „*kényszerpihenő*” állt be a légideszant csapatok alkalmazását illetően. A csapatok feltöltése és újjászervezése után a légideszant fegyvernem a háború végén ismét bevetésre került Mandzsúriában a japánok ellen, még hozzá hadműveleti szinten. A szovjet légideszant csapatok szervezeti fejlődésének elemzésekor tehát ezeket a csapatok többszöri újjászervezéséből fakadó töréseket célszerű figyelembe venni.

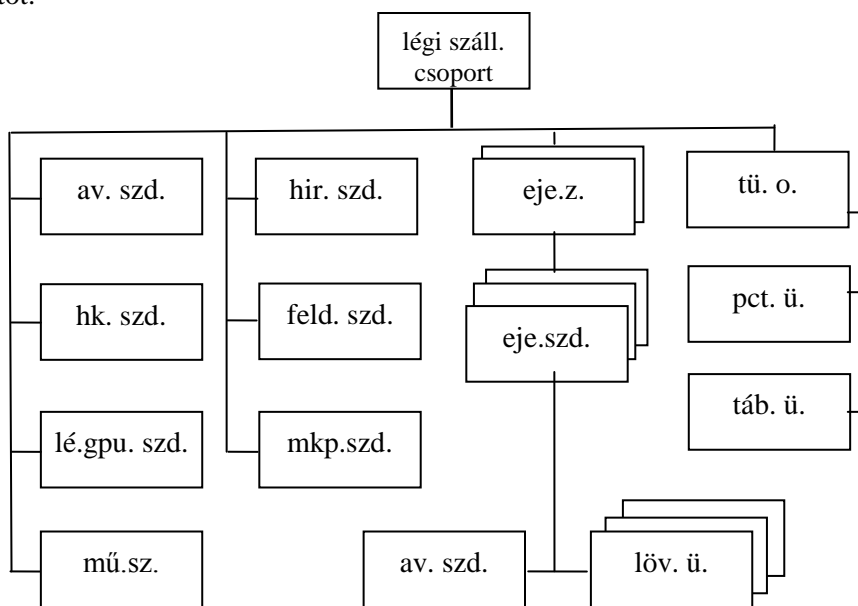
A Szovjetunióban korán, 1930-ban megjelentek a légideszant csapatok. Elsőként fejlesztettek ki egy valóban ütőképes légideszant fegyvernemet. Már 1931-1932-ben *ejtőernyős, illetve légi szállítású deszantzászlóaljakat* hoztak létre. Tuhacsevszkij halálát követően 1938-ban a légideszant csapatokat hat dandárba tagolták, és a légierő alárendeltségéből a szárazföldi erők állományába olvasztották be.²² Az eredeti légideszant elképzelés egy nehéz fegyverzettel és harcjárművekkel is támogatott légideszant fegyvernem felállítását célozta meg. Ezt nemcsak a harmincas évek nagyléptékű gyakorlatai folyamán deszantolt harcjárművek és tüzérségi eszközök nagy száma bizonyítja, hanem az 1940-es légideszant dandár állománytáblája is.

A 3000 fős létszámmal felállított *légideszant dandár szervezete 1940-ben*²³ három részre tagolódtott: egy ejtőernyős, egy vitorlázógépes

²² Gosztonyi Péter: A Vörös Hadsereg: a szovjet fegyveres erők története Európa, Budapest, 1993. 126. o.

²³ Glantz, David M.: The Soviet Airborne Experience. Combat Studies Institute, Fort Leavenworth, 1984. 21. o.

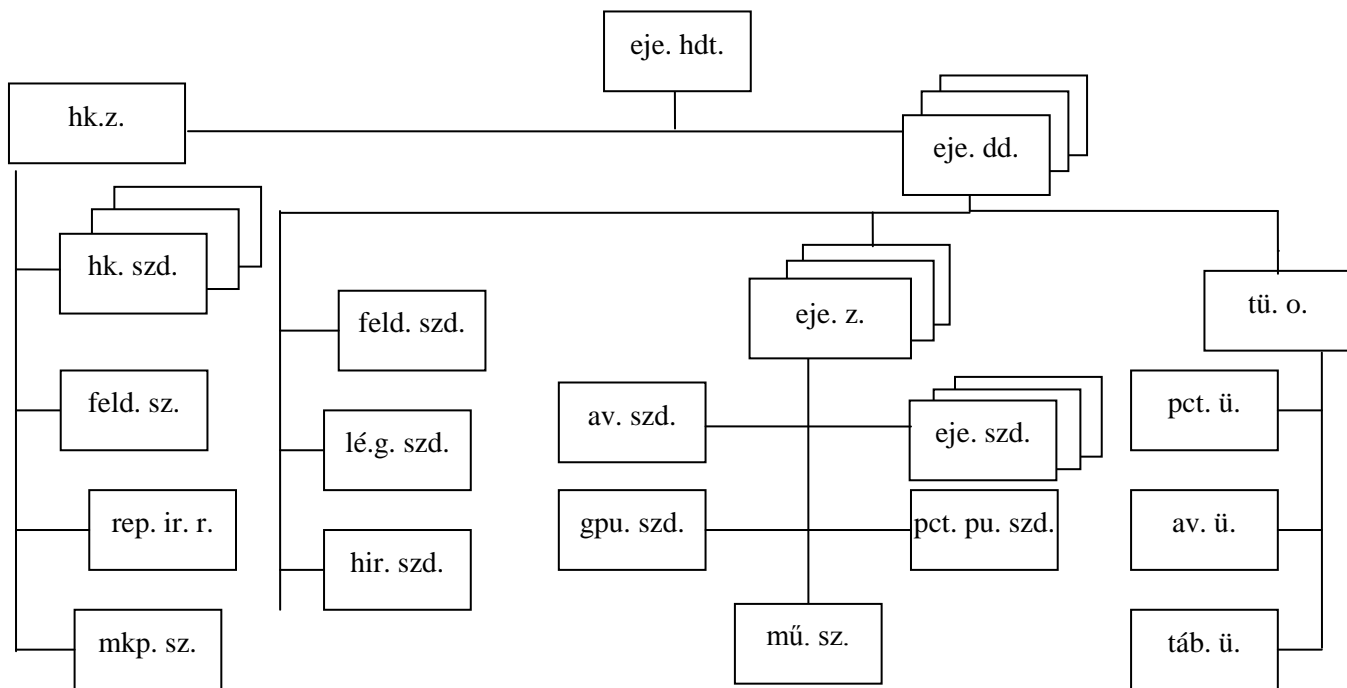
és egy légi szállítású csoportra, két-két zászlóalj erővel, csoportonként egy-egy híradó, felderítő és motorkerékpáros századdal. Az ejtőernyős és a vitorlázógépes csoportok zászlóaljainak legnehezebb támogató fegyvere a zászlóalj három századának aknavető szakaszainál rendszeresített 50 mm-es aknavető volt. A csoportok motorkerékpáros, illetve felderítő századában rendszeresített 67 db oldalkocsis motorkerékpár és 54 db kerékpár biztosította az alegységek mobilitását. A légi szállítású csoportok megerősítéseként egy 82 mm-es aknavetővel felszerelt század, egy 12,7 mm-es légvédelmi géppuskás század, és egy harckocsi század szolgált 11 db T-38 harckocsival. Emellett egy 45 mm-es páncéltörő és 76 mm-es könnyű hegyi ágyúkkal (4-4 db) felszerelt vegyes tüzér zászlóaljjal erősítették meg a TB-3 nehéz szállítógéppel deszantolt légi szállítású csoportot.



5. ábra: Az 1940-es légideszant dandár részét képező légi szállítású csoport szervezete.

Rövidítések: légi száll. csop.: légi szállítású csoport, av. szd.: aknavető század, hk. szd.: harckocsi század; lé. gpu. szd. : légvédelmi géppuskás század, mű. sz.: műszaki szakasz; hir. szd.: híradó század; feld. szd.: felderítő század; mkp. szd.: motorkerékpáros század; eje. z.: ejtőernyős zászlóalj; eje. szd.: ejtőernyős század, löv. sz.: lövész szakasz; av. sz.: aknavető szakasz; tü. o.: tüzér osztály; pct. ü.: páncéltörő ágyús üteg; táb. ü.: tábori ágyús üteg.

Az 1941-es szervezésű szovjet légideszant (ejtőernyős) hadtest – hozzávetőleg 10000 fős létszámmal - három dandárból állt. A dandárok négy 460 fős ejtőernyős-zászlóaljból, vegyes tüzérsztályból (6 db 76,2 mm-es tarack, 6 db 82 mm-es aknavető, 12 db 45 mm-es páncéltörő ágyú), légvédelmi géppuskás-századból, (6 db 12,7 mm-es gpu.) egy-egy híradó és kerékpáros-felderítő századból álltak. A zászlóaljok három ejtőernyős századból, (századonként egy-egy 24 db lángszórával felszerelt rohamszakasszal,) egy 50 mm-es aknavetővel ellátott aknavető századból, egy-egy géppuskás és páncéltörő puskás századból, továbbá egy műszaki szakaszból álltak. A hadtest harcát önálló harckocsi zászlóalj támogatta, amelynek három harckocsi századában 50 db T-37 könnyű harckocsit rendszeresítettek. Emellett egy páncélaútóval felszerelt felderítő szakasz és egy oldalkocsis motorkerékpárokkal felszerelt szakasz, illetve egy repülésirányító raj tartozott a harckocsi zászlóalj szervezetébe. A könnyű harckocsikat nehéz szállítógéppel szállították és leszálló módszerrel deszantolták. A hadtest részleges mobilitását hozzávetőleg 300 db kerékpár illetve hozzávetőleg 100 db – többségében oldalkocsis - motorkerékpár biztosította. A hadtest szállításáról TB-3 típusú nehéz szállító repülőgépek gondoskodtak. Az 1940-es szervezéshez képest számos változás tapasztalható. Hadtest szinten növelték a harcjárművek számát, amelyeket egyetlen szervezeti elembe koncentráltak. Emellett láthatóan növekedett a dandárok nehézfegyverzete, ami lehetővé tette az önálló harctevékenységet. Ugyanakkor ebben a szervezetben három ejtőernyős dandár található, önállóan nem jelenik meg a vitorlázógépes csoport. Ez valószínűleg a vitorlázógép-program lassú felfutásának tudható be, amely nem tudta követni a légideszant alakulatok felállításának ütemét. Ennek ellenére a háború folyamán, a szovjet légideszant műveletekben kis mennyiségben használták a vitorlázógépeket is.



6. ábra: Az 1941-es légideszant hadtest szervezete.

Rövidítések: eje. hdt.: ejtőernyős hadtest; hk. z.: harckocsi zászlóalj; hk. szd.: harckocsi század; feld. sz.: felderítő szakasz; rep. ir. r.: repülés-irányító raj, eje. dd.: ejtőernyős dandár, eje. z.: ejtőernyős zászlóalj; tü. o.: tüzér osztály; eje. szd.: ejtőernyős század, av. szd.: aknavető század; lé. g. szd.: légvédelmi géppuskás század; gpu. század.: géppuskás század; pct. pu. szd.: páncéltörő puskás század, mű. sz.: műszaki szakasz; tü. o.: tüzér osztály, pct. ü.: páncéltörő ágyús üteg; av. ü.: aknavető üteg; táb. ü.: tábori ágyús üteg

1941. júniusában a Vörös Hadsereg öt légideszant hadtesttel rendelkezett. További öt hadtest szervezése folyamatban volt, ezek az alakulatok 1941. szeptemberében álltak hadrendbe. Ebben az évben a tíz légideszant hadtest vezetése céljából felállították a légideszant csapatok csoportfőnökségét, ami önállóságot biztosított a fegyvernemnek. Az 1941. júniusi német támadáskor tehát már rendelkezésre álltak nagy létszámú szovjet légideszant alakulatok, a szovjet katonai vezetés azonban mégis csak a régebben felállított dandárokra számíthatott egy esetleges légideszant művelet tervezésekor.²⁴ A tíz hadtest mennyiségű légideszant háború alatti teljesítményét jelentős mértékben korlátozta az a körülmény, hogy a hadtestek többségét közvetlenül a háború előtt állították fel, rövid idő alatt. Az újonnan létrehozott alakulatok felszerelése hiányos, állománya kiképzetlen volt. A kiképzéssel kapcsolatos hiányosságok pótlására 1941 júniusa után már kevés lehetőség kínálkozott, a kiképzett ejtőernyősök nem megfelelő mennyisége aztán sok esetben vált problémák forrásává a háború folyamán. Ez volt az egyik oka annak, hogy a légideszant alakulatok jelentős része lövészgyalogságként vett részt a második világháború harcaiban. A másik döntő tényező a technikai veszteségek alakulása volt. A légideszant alakulatok a háború megkezdésekor az újonnan létrejött nyugati határok közvetlen közelében tartózkodtak, alkalmazásukra légideszant szerepkörben a meglepetésszerű német támadás miatt mégsem került sor. A határ közelében a repülőtereken összevont légideszant alakulatok a nagy erejű német légi csapás miatt jelentős technikai veszteségeket szenvedtek. Ez elsősorban a TB-3-as szállítógépeket érintette,²⁵ amelyeknek nem volt váltótípusa, illetve ilyen mennyiségben a háborús évek alatt pótlásuk sem volt lehetséges. Ez a háborús évek folyamán ka-

²⁴ Zsukov, G. K.: Emlékek, gondolatok. Kossuth – Zrínyi, Budapest, 1970. 161. o.

²⁵ Hajdó József: Légideszantok a korszerű harcban. Zrínyi koadó, Budapest, 1965. 15. és 18. o.

tasztrófális hatással volt a szovjet légideszant csapatok szállító képességére, különös tekintettel a nehézfegyverzetre és a harcjárművekre. A háború kezdeti szakaszában a hadműveletek kényszerű védelmi jellege, illetve a kialakult kaotikus állapotok a légideszant csapatok rendeltetészerű alkalmazását nem, vagy csak ritkán tették lehetővé, így azokat hagyományos gyalogságként vetették be a felőrlő jellegű védelmi harcokban. A könnyű fegyverzetű légideszant alakulatok komoly veszteségeket szenvedtek ebben az évben.

Az 1942-es év nyarán a tíz légideszant hadtestet – három dandár kivételével - gárda-lövészadosztályokká szervezték át, és hagyományos lövészgyalogságként vetették be. A döntést vélhetőleg a Vjazma, Rzsev és Juhnov térségében január 3-tól február 18-ig végrehajtott hadműveleti szintű légideszant műveletek kudarcra befolyásolta. Ez a nem rendeltetészerű alkalmazás az egy évtized alatt nehéz munkával kialakított speciális elitalakulatok további gyors ütemű felmorzsolódásához vezetett. A légideszant alakulatok állományát a háború kezdeti szakaszának küzdelmeit követően ugyan feltöltötték, de a beérkező állomány semmiféle légideszant kiképzésben nem részesült, így az elit alakulatok harcértéke jelentős mértékben leromlott.

1943-ban ismét hozzákezdett a szovjet katonai felső vezetés a légideszant hadtestek, illetve dandárok felállításához, ezeket azonban az aktuális katonai helyzetnek, illetve a szeptember 25-én, a Dnyeper-átkelés végrehajtásakor bevetett hadműveleti szintű légideszant negatív tapasztalatai és veszteségei miatt az év végére újra átminősítették gárda lövész alakulatokká, és hagyományos gyalogságként vetették be őket. Figyelemre méltó, hogy az 1943 végétől felállításra kerülő légideszant dandárok részét képező tüzérosztálynál – vélhetőleg a nehéz szállítóképességű katasztrófális hiánya és a szállító flotta átstrukturálódása miatt – már nem szerepel szervezeti elemként a 76,2 mm-es hegyi ágyúkkal felszerelt üteg,²⁶ a dandárok tüzérségi támogatásáról kizárólag az aknavetők gondoskodtak.²⁷ A 45 mm-es ágyúkból álló – ekkorra már nem megfelelő teljesítményű - páncéltörő tüzérség ugyanakkor továbbra is megmaradt szervezeti elemként a légideszant csapatoknál. Az 1943-tól rendszeresített újabb, nagyobb teljesítményű ZISZ-2 és ZISZ-3 páncéltörő ágyúk, il-

²⁶ Szabó Péter – Számvéber Norbert: A keleti hadszíntér és Magyarország 1941-1943. Püldo, Bp. 2001. II. 221. o.

²⁷ Ezzel összefüggésben további kutatásokat igényel a 120 mm-es aknavetők rendszeresítésének kérdése.

letve az ezekhez szükséges vontatók légi szállítása és deszantolása nem volt megoldott, így ezek nem kerültek rendszeresítésre. A légideszant csapatok páncélozott célok elleni képességeit úgy próbálták fokozni, hogy a dandár alá rendelt tüzérszállítón belül nagy mennyiségben rendszeresítettek páncéltörő puskákat, emellett páncéltörő puska századdal erősítették meg az ejtőernyős zászlóaljkat is. A páncéltörő puska valóban könnyű és mobil fegyver volt, amelyet ejtőernyős módszerrel is deszantolhattak, páncélozott célok elleni hatásossága viszont 1943-ban már elégtelennek bizonyult. A szovjet légideszant csapatok – tüzérség és harcjárművek deszantolásának hiányában – a háborús évek előrehaladtával egyre „*könnyebbek*” lettek. Az 1943-as légideszant dandár állománytáblája további kisebb módosításokat is tartalmazott az előző évek szervezeti struktúrájához képest. Ilyen volt például a műszaki alegységek kérdése: ezeket 1943-tól már nem zászlóalj szinten szervezték, hanem dandár alárendelt műszaki századok formájában. Kisebb mértékben módosult a rendszeresített járműtechnika is: az oldalkocsis motorkerékpárok mellett megjelentek a csapatoknál a Willis Jeep típusú könnyű terepjáró gépjárművek. Voltak jelentősebb, a csapatok szervezeti formáit érintő változások is. 1943-tól az *Antonov* A-7 és a Griboszkij G-11 könnyű teher-vitorlázógépek megnövekedett gyártási darabszáma lehetővé tette, hogy a légideszant fegyvernem csapatai közt ezred szinten jelenhessenek meg a deszant-vitorlázók. Két vitorlázógépes szállítóezredet állítottak fel, amelyek bizonyították is képességeiket a szeptemberi Dnyeper-átkelésnél. Az alkalmazott gépek alacsony száma, a csekély szállítóképesség, illetve a szükséges vontatógép mennyiség hiánya miatt azonban ez a szervezeti fejlesztés nem hozott áttörő sikert, és így nem folytatódott.

1944. augusztusában felmerült, egy három gárda légideszant hadtestből álló Légideszant Hadsereg felállításának gondolata is, végül azonban az erre a célra kijelölt erők hagyományos összefegyvernemi hadsereggé kerültek bevetésre. A légideszant műveletek végrehajtása céljából valóban mozgósítható, kiképzett állomány létszáma az előző év szeptemberében a Dnyepernél végrehajtott légideszant bevetés veszteségei miatt néhány ezer főre apadt. Az ***1944-es év*** folyamán jelentős mennyiségű kiképzési foglalkozást kellett végrehajtania a légideszant csapatoknak ahhoz, hogy legalább két-három dandár rendelkezzen a bevetéshez szükséges ugrásszámmal és kiképzettséggel. Az egyre fokozódó számú, Li-2 és C-47 repülőgépre szervezett, újonnan felállított légi szállító alakulat, illetve a TB-3 bombázók kivonása ekkorra lehetővé tette annak a gyakorlatnak a megszüntetését, hogy a légideszant csapatok a bombázó ezredektől igényeljenek repülőgépeket egy-egy feladat végrehajtásához.

1945-ben, az augusztusi mandzsúriai harcokban alkalmazták ismét eredeti funkciójuk szerint a légideszant csapatokat. Ekkorra a Li-2 szállító-repülőgépek jelentős száma lehetővé tette a légi szállító hadosztályok felállítását. A légideszant csapatok szervezetén belül fokozódó mértékben jutottak szerephez a légi szállítású lövész alakulatok. Minőségi változást jelentett a csapatok szervezetében megjelenő összekötőtiszt, aki rádióon kérhetett tüzéségi, illetve légi támogatást a harcát vívó légideszant érdekében.

A szervezeti változások vizsgálata alapján elmondható, hogy már a korai szakaszban kialakult egy megfelelően tagolt, ejtőernyős, vitorlázó és légi szállítású alakulatokat magába foglaló szervezeti struktúra, amelyet az alkalmazási tapasztalatok és a technikai lehetőségek függvényében a háború folyamán újra és újra módosítottak. A légideszant csapatok alkalmazásakor felmerülő kudarcok ellenére a légideszant koncepciót hosszú távon nem adták fel. A szovjet légideszant alakulatokat – a rendelkezésre álló erők függvényében – számos esetben, újra és újra bevetették.

III. A szovjet légideszant fegyvernem létrejöttének és fejlődésének összegzett tapasztalatai

A légideszant fegyvernem létrejöttének és fejlődésének tapasztalatait alkalmazásuk, haditechnikai eszközeik és szervezetük változásainak komplex elemzésén keresztül vonhatjuk le.²⁸ A tapasztalatok összegzését érdemes a haditechnikai eszközökkel, azon belül is a légideszant csapatok szállítására és deszantolására alkalmas eszközök értékelésével kezdeni, mivel ennek a haditechnikai eszközcsoportnak a megjelenése tette lehetővé a légideszant harcéljárás kialakulását.

Elemelve a szovjet légideszant csapatok második világháborús alkalmazásával kapcsolatos **haditechnikai eszközökre** vonatkozó tapasztalatokat, elsőként a fegyvernem légi szállítására alkalmazott repülő eszközöket értékeljük. Mindenekelőtt a szállítókapacitás hiánya nyomta rá bélyegét a szovjet légideszant műveletekre, mint a harcéljárást és a szervezetet is meghatározó tényező. A háborús éveket megelőző 1930-tól 1940-ig terjedő korai korszakban a szovjet légideszant fegyvernem meg-

²⁸ Dr. Turcsányi Károly: Az ember – haditechnika rendszer a tudományos technikai forradalomban, Honvédelem, 1988/8.

születését haditechnikai oldalról éppen az ösztönözte, hogy a repülőgépipar képes volt nagyméretű, négymotoros bombázó repülőgép előállítására, amely kis átalakítással több tonna teher szállítására volt képes. A korai korszak hadműveletét Besszarábiában dandáronként közel kilencven TB-3 nehézszállítógép támogatta. Ez a szállítókapacitás képes volt a kitűzött feladatok ellátására létrehozott állomány és fegyverzeti konfiguráció deszantolására. Gyökeresen megváltozott a helyzet az 1941-es német támadást követően, amikor a TB-3-as szállítógépeket az ellenséges légi csapások már a földön megsemmisítették. Ekkor a teljes szállító flotta nagyobbik része semmisült meg. A megfelelő szállítógép hiánya, a nehéz szállítógépként alkalmazott TB-3-asok fokozatos „*kikopása*” miatt nehezebb fegyverzettechnikai eszközök, nagyobb mennyiségű tüzérségi eszköz, vagy a rendszeresített harcjárművek szállításáról és deszantolásáról a háború második felében már szó sem lehetett, ami jelentősen befolyásolta a csapatok képességeit. A háború következő három évében a kevés számú szállítógép miatt a deszant célterületre juttatása lassan, sok fordulóban került végrehajtásra. Jellemzően inkább több élőerőt deszantoltak a hadműveletek folyamán, amelyet csak kevés nehéztechnikával támogattak.

A háborús évek folyamán a légideszant fegyvernem légi szállításához egyre nagyobb számban állt rendelkezésre a C-47 licenc alapján gyártott Liszunov Li-2 típusú közepes szállítógép. A C-47 az angolszász légi szállító kapacitás gerincét képezte a háború alatt. Hogyan lehetséges az, hogy egyre nagyobb számú megjelenése nem jelentett tökéletes megoldást a szállítási problémákra a szovjet légideszant esetében? A C-47/Li-2 típus három tonnás szállítókapacitásának kihasználását leginkább a tehertér-ajtó korlátozta. Mivel ezt a típust eredetileg polgári személyszállításra alakították ki, nem rendelkezett olyan tehertér-ajtóval, amely a törzs első vagy hátsó részének teljes keresztmetszetű megnyitását lehetővé tette volna. Ezért a C-47/Li-2 típus a légideszant csapatok élőerejének és kisebb támogató fegyvereinek szállítására kiválóan alkalmas volt, azonban kevésbé volt alkalmas lövegek, vagy könnyű terepjárók be és kirakodására. Ferde rámpákon kisebb, rövidebb kézi erővel mozgatható könnyű lövegeket beraktak ezen az ajtón, de itt be is zárultak a lehetőségek. Miért nem jelentett mindez különösebb problémát az angolszász légideszant csapatoknál? *Az amerikai és az angol légideszant fegyvernem légi szállítási kapacitását egy hatékony eszközzel kétszerezte meg: a CG-4A (angol megnevezése Hadrian) tehervitorlázóval.* Minden egyes C-47 szállítórepülőgép egy ilyen „*légi utánfutót*” vontathatott úgy, hogy közben fedélzetén saját teherbírásának felét-kétharmadát is szállíthatta. A *CG-4A tehervitorlázó* 2 tonnás hasznos terhelése és a gép orrészén kiépített, a teljes törzskeresztmetszetet megnyitó tehertér-ajtó lehetővé tet-

te egy Willis Jeep és egy 75 mm-es könnyű tarack, vagy egy 75 mm-es páncéltörő ágyú, vagy egy ¼ tonnás teherbírású kisteherautó, illetve 13 fő felfegyverzett katona szállítását. A vitorlázó előkészítetlen terepszakaszokon is képes volt leszállást végrehajtani. Ezzel az eljárással egy C-47 és a vontatott CG-4A vitorlázó összesen négy tonna hasznos terhet szállíthattott, melynek fele nehézfegyverzet volt. Nem véletlen tehát, hogy az angol-szász légideszant alakulatok erőssége a második világháború folyamán a nagy mennyiségben deszantolt légi szállítású tüzérség volt. Az angol-szász országok összesen mintegy 15000 db CG-4A vitorlázót gyártottak a háború éveiben, melyből - más vitorlázókkal együtt – minden légideszant hadműveletnél több százat alkalmaztak: Normandiában 850 db, a Dél-Franciaország partjainál dobott légideszant esetében hozzávetőleg 500, a Rajna-átkelésnél közel 1400 szállító vitorlázógép²⁹ támogatta a légideszant harcát.³⁰ Ez a közepes, 2-3 tonna teherbírású teher-vitorlázógép volt tehát az a haditechnikai eszköz, ami hiányzott a szovjet légideszant csapatok légi szállító eszközei közül. Az Antonov A-7 szállító vitorlázógép 400 darabos³¹ gyártásával a szovjetek némiképp bővítették szállítókapacitásukat, azonban csak ezt az egyetlen könnyű szállító vitorlázót gyártották nagy sorozatban, ebből is csak néhány tucatot alkalmaztak egy-egy bevetésnél. Az, hogy nem erőltették a nagyobb kapacitású vitorlázógépek és szállítógépek gyártását, súlyos hiba volt.

Még egy tényezőt meg kell említeni a légi szállító képesség vonatkozásában, ez pedig a **tüzérségi eszközök tömegének növekedése**. A harmincas években és a negyvenes évek elején egy hatékony páncéltörő ágyú tömege 5-600 kg körül mozgott, azonban ez a tömeg 1943-tól már messze túlhaladta a egy tonnát. Emellett nagy hibája volt a szovjet haditechnikai fejlesztésnek, hogy habár rendelkeztek kifejlesztett stádiumban

²⁹ Szabó József (főszerk.): Hadtudományi lexikon Magyar Hadtudományi Társaság. Budapest, 1995. 767. o.

³⁰ Megemlítendő, hogy az angol és amerikai, illetve a német légideszant műveletek esetében is volt példa az ejtőernyősöket szállító repülőgépekhez képest rendkívül csekély számú vitorlázó repülőgép alkalmazására. Ilyen légideszant művelet volt angol-szász részről a Market Garden hadművelet, illetve a németek esetében Kréta. Amint az a cikksorozat további részeiben kifejtésre kerül, a nem megfelelő számú vitorlázógép alkalmazása mindkét esetben problémák forrásává vált.

³¹ Mrazek, James E.: Fighting Gliders of World War II. St. Martin's Press, New York, 1982.

lévő reaktív, kumulatív hatású kézi páncéltörő fegyverrel,³² annak rendszeresítésére mégsem került sor. Így a szovjet légideszant alakulatok a háború második felében több okból sem rendelkeztek azzal a páncélozott célok elleni tűzképességgel, amellyel az angolszász vagy német légideszant, holott ez lett volna a feltétele a deszant által birtokba vett objektumok megtartásának. Ugyanakkor volt olyan terület is, ahol könnyebbé vált a felszerelés, mintegy elősegítve ezzel a légi szállítást. Az 1943-as évtől a közepes űrméretű tábori tüzérség eltűnt a légideszant dandárok szervezetéből. A hegyi ágyúk helyett inkább az aknavetőket alkalmazták, mivel ezek tömege és mérete negyede-ötöde volt a hegyi ágyúénak.

Külön elemzést érdemel a *speciális könnyű felszerelés és fegyverzet kifejlesztésének kérdése*, ami a nyugati hadseregekben, széles körben alkalmazott eljárás volt a légideszant csapatok haditechnikai eszközeit illetően. Technikai szempontból a légideszant alkalmazásának két feltétele volt: jelentős légi szállítókapacitás, és olyan speciális, a légideszant csapatok számára kifejlesztett haditechnikai eszközök, fegyverzet, harcjárművek, amelyek a lehető legkisebb tömeg mellett a lehető legnagyobb tűzerővel, mozgékonyssággal és védettséggel rendelkeznek. A második világháborúban a szovjet légideszant alakulatok felszerelése és fegyverzete átlagosnak volt mondható, amely gyakorlatilag kizárólagosan a szárazföldi haderő rendszeresített felszerelésére épült. Nem fejlesztettek a légideszant csapatok számára könnyű tüzérségi eszközöket, és egyéb speciális felszerelést, hanem a rendelkezésre álló hegyi ágyúkat, páncéltörő puskákat és ágyúkat, könnyű harckocsikat, stb. használták fel. (Különösen a német példa bizonyítja, hogy speciális légideszant fegyverzet kialakításával kiváló műszaki paramétereket lehet elérni kis tömeg mellett.) A szovjetek megelégedtek a szárazföldi haderő eszköztárából összeválogatott közepszerű teljesítményparaméterekkel bíró fegyverzettel.

A szovjet légideszant fegyvernem **harceljárása** is folyamatosan változott, szoros összefüggésben a rendelkezésre álló haditechnikai eszközök mennyiségével és minőségével. A világháború folyamán a szovjet légideszant csapatok csak kevés igazán sikeres bevetést hajtottak végre, ennek ellenére – néhány rövidebb időszak kivételével – folyamatosan alkalmazták ezt a fegyvernemet. Ez a mély hadművelet elméletének széles körű megismerésével és következetes alkalmazásával magyarázható, ami a szovjet katonai gondolkodás szerves részévé tette a légideszant csapa-

³² Gosztonyi Péter: A Vörös Hadsereg: a szovjet fegyveres erők története Európa, Budapest, 1993. 394. o.

tok bevetését. *A légideszant csapatok harceljárását az 1936-ban kiadott Harcászati Szabályzat*³³ *határozta meg*, amely szerint a fegyvernem feladata az ellenséges hadtáp és vezetési rendszer bomlasztása, illetve fontos objektumok, átkelőhelyek elfoglalásával és megtartásával a szárazföldi erők támadó műveleteinek támogatása, továbbá a tengeri deszantok partra szállásának biztosítása volt. Ezek közül a feladatok közül a gyakorlatban leginkább az ellenséges hadtáprendszer pusztítása valósult meg a légideszant bevetések hadműveleti, illetve harcászati szintjén is, mivel ez a harctevékenység nem igényelt nagyobb mennyiségű nehézfegyverzetet. A deszantok sok esetben húzódtak be a védettséget biztosító erdőbe, ahol aztán partizánharcot folytattak az ellenség mögöttes területein. Bonyolultabb feladatnak bizonyult a szovjet légideszant csapatok számára a kijelölt objektumok elfoglalása és megtartása. A légideszant csapatok a szállítóképesség hiánya miatt nem rendelkeztek megfelelő mennyiségű nehézfegyverzetel, (például tüzérségi eszközzel) így az elfoglalt objektumok, helységek megerősítése és megtartása sok esetben nem volt kivitelezhető³⁴, mint ahogyan azt az 1943 szeptember 25-i Dnyeper jobb parti légideszant műveletek során ismertetett helység harcok is alátámasztják. A légideszant csapatok harceljárásának fő jellegzetességeire tehát igen nagy hatást gyakorolt a rendelkezésre álló haditechnika minősége és mennyisége. Ezzel összefüggésben figyelemre méltó, hogy arányait tekintve a harcászati deszantoknál jóval nagyobb mértékben került sor hadműveleti szintű légideszantok alkalmazására. Harcászati deszantot többségében csak olyan speciális esetben alkalmaztak, mint a haditengerészeti deszant támogatása. A harcászati légideszantok alkalmazásának kis száma a klasszikus szárazföldi hadműveletek esetében arra utal, hogy ennek a fegyvernemnek az alkalmazását a szovjetek inkább a hadművelési szinten látták célszerűnek. Egyrészt ez következett a mély hadművelési elméletéből, másrészt a dandár-hadtápar alkalmazásának szintjén láthatták biztosítottnak a légideszant önálló harctevékenységét. A légideszant csapatok dandárszintű alkalmazása szorosan összefügg a rendelkezésre álló nehézfegyverzet kérdésével, mivel ez dandár szint alatt nem állt rendelkezésre a megfelelő mennyiségben.

Nagymértékben befolyásolták a légideszant csapatok harcát *a légi-erő képességei*. A légideszant légi szállítási műveleteinek kivitelezéséhez

³³ Szagajak, P. – Ciganok, A.: Légideszantok alkalmazása a Nagy Honvédó Háborúban. Hadtörténelmi Közlemények, 1962. 1. sz. 219. o.

³⁴ Uo. 238. o.

mindenek előtt megfelelő helyi légifölény kivívása szükséges. Emellett a ledobási zóna környezetében pusztítani kell az ellenséges légvédelmet is. A légierő felelős az ellenség mélységében tevékenykedő légideszant folyamatos ellátásáért, illetve a légideszant közvetlen támogatásáért, a deszant irányába előrevont ellenséges tartalékok pusztításáért. Ezeket a feladatokat a szovjet légierő a második világháború légideszant hadműveletei folyamán képességeinek megfelelően, változó sikerességgel hajtott végre. A háború kezdeti időszakában a légierő – a korszerű vadászgépek hiánya és a repülőcsapatokat a német támadás első napjaiban ért katasztrófális veszteségek következtében – gyenge teljesítményt nyújtott. A spanyol polgárháború látszólag a bombázó repülőgépek önálló alkalmazását igazolta, emellett a harmincas évek második felének szovjet stratégiája sem igényelte a vadászlégierő fokozott fejlesztését,³⁵ így több új vadászrepülő típus rendszeresítése elmaradt. A légi fölény kivívása tekintetében a szovjet légierő 1943-ra érte el a megfelelő szintet, amikor is a korszerű vadászrepülőgépek (La-5, La-7 és a Jak-9) mennyiségi és minőségi mutatói ezt már lehetővé tették. Mélyen az ellenséges mélységben tevékenykedő erők – harckocsi és légideszant csapatok – esetében, ahol a tüzérség már nem képes támogatni a csapatok harcát, kiemelkedő fontosságú a légierő közvetlen támogató képessége. Ez a könnyű fegyverzetű, tüzérségi eszközökkel kevésbé rendelkező légideszant csapatok esetében még nagyobb fontossággal bír, mivel a légierő *a légideszant csapatok „repülő tüzérsége”*. A szovjet légierő haditechnikai eszközrendszerében már a korai szakaszban megjelentek azok a repülőgéptípusok – az Il-2 csatarepülőgép, a Pe-2 és a Tu-2 zuhanóbombázó, – amelyek erre a szerepkörre alkalmasak voltak. 1943-ra ezeknek a repülőgéptípusoknak a nagy mennyisége – különösen az Il-2 páncélozott csatarepülőgép, amelyből a háború folyamán 36000 darabot gyártottak – lehetővé tették a szovjet légierő harcéljárásainak módosítását, harcászati képességeinek bővülését, a hatékony légi támogatás megvalósítását. A légierő harcéljárásait elemző szakirodalom szerint: *„a szovjet légierő legjelentősebb eredménye a hadtudomány szempontjából az volt, hogy sikerült a szárazföldi csapatok részére a harcászati mélységben a légi támogatás legcélszerűbb formáit kialakítani. Kidolgozták és bevezették a légi támogatás fogalmát, amelyet a Vörös Hadsereg harcászati szabályzatában rögzítettek. A szárazföldi csapatok tevékenységének közvetlen légi támogatásakor a csatarepülő kötelékek szorosan együttműködtek a szárazföldi*

³⁵ Zsukov, G. K.: Emlékek, gondolatok. Kossuth – Zrínyi, Budapest, 1970. 164-165. o.

csapatokkal.”³⁶ *Az erős gépágyúval felfegyverzett csatarepülőgép* alkalmazása nemcsak az ellenséges harcokcsi-támadások levegőből történő megállítását tette lehetővé. A bombavetésre és rakétafegyverzet³⁷ hordozására is alkalmas IL-2 repülőgép az ellenséges gyalogság elleni harcban is jeleskedett.³⁸ A háború végére a légierő szállítókapacitása is nagymértékben megnövekedett, ami a Li-2 szállító-repülőgép típus gyártás-felfutásának volt köszönhető. Ez olyan hadosztály szintű légi szállítási műveletek végrehajtására adott lehetőséget, mint a fentiekben ismertetett mandzsúriai művelet, ahol az ellenséges mélységben tevékenykedő harcokcsi csapatokat légi úton látták el közel 1000 tonna üzemanyaggal. Összességében tehát elmondható, hogy a szovjet légierő egy a haditechnikai eszközöket érintő dinamikus mennyiségi és minőségi fejlődést követően 1943-tól rendelkezett azokkal a harcászati képességekkel, amelyek lehetővé tették a légi fölény kivívását, ezáltal a hatékony légi felderítési tevékenységet, az ellenség mélységében harcoló szárazföldi csapatok hatékony közvetlen légi támogatását és levegőből történő ellátását. Ezek a képességek a légideszant csapatok hatékony támogatását, a légideszant hadműveletek sikeres végrehajtását is lehetővé tették. Megállapítható tehát, hogy *a légierő támogató képessége és a légideszant csapatok alkalmazása a háború folyamán -- a háború utolsó évét kivéve -- nem volt szinkronban.* Más kérdés, hogy 1943 szeptembere és 1945 augusztusa között nem került sor jelentősebb légideszant hadműveletre.

A légideszant műveletek sikeressége szoros összefüggést mutatott a *szárazföldi haderő képességeivel.* A légideszant csapatokat rendszerint a szárazföldi haderő támadásának irányában, a támadás támogatása céljából vetették be. Ha elakadt a szárazföldi erők támadása, és – mint ahogyan az számos bevetett légideszant esetében meg is történt – a szárazföldi csapatok gépesített erői nem érkeztek be a légideszant csapatok harctevékenységeinek körzetébe, az katasztrofális hatással volt a légideszant művelet végkimenetelére. A könnyű fegyverzetű, korlátozott utánszállítási lehetőségekkel rendelkező légideszant csapatok ugyanis csak rövid, 1-2 nap időtartamú harctevékenység lefolytatására voltak alkalmasak. Elmondható tehát, hogy *a légideszant csapatok alkalmazásának alapfeltétele a*

³⁶ Olaf Groehler: A légiháborúk története, Zrínyi, Budapest, 1983. 66.-68. o.

³⁷ 8 db RS-82 típusú, 82 mm-es 26 kg tömegű, vagy 8 db RS-132 típusú, 132 mm-es szilárd hajtóanyagú levegő-föld rakétát függesztettek az IL-2 csatarepülőgép szárnyai alá, amelyeket páncélozott célok ellen is sikerrel alkalmaztak.

³⁸ Olaf Groehler: A légiháborúk története, Zrínyi, Budapest, 1983. 79. o.

szárazföldi haderő gépesített csapatainak hatékony mélységi tevékenysége volt.

A szovjet hadsereg által 1941 végétől hadműveleti alapelvként alkalmazott mély hadművelet elmélete egyértelműen kimondta a harcrocsi csapatok mélységi hadműveleteinek szükségességét. **„Nyilvánvalóvá vált, hogy a siker döntő tényezője a támadás nagy üteme és folyamatossága, ez pedig csak repülőgépekkel és légideszantokkal együttműködő harcrocik tömeges alkalmazásával érhető el.”**³⁹ Az elméleti alapok tehát már 1941-től rendelkezésre álltak, a szovjet harcrocsi fegyvernem mennyiségi és szervezeti mutatói azonban ekkor még nem tették lehetővé ezeknek az elveknek az alkalmazását. A Vörös Hadsereg az 1941. júniusi német támadás hatására 28000 harcrocisijából mindössze 1500-at volt képes megtartani.⁴⁰ Az így kialakult súlyos harcrocsi hiány a harcrocsi hadtestek felosztatásához vezetett, következésképpen a szovjet haderő ebben az időszakban nem volt képes jelentősebb mélységi műveletekre. A légideszant csapatok 1941-1943 között végrehajtott jelentősebb műveleteire még ebben a korai időszakban került sor, így a ledobott légideszant csapatok – a szárazföldi erők támadásának késlekedése, kifulladás vagy összeomlása miatt – gyakran hetekre, hónapokra önálló harctevékenységre kényszerültek, ami jelentős veszteségekhez vezetett.

A harcrocsigyártás felfutása 1942 végétől már lehetővé tette, hogy a szovjetek újra megkezdjék a harcrocsi hadtestek felállítását. A harcrocsi hadtestek számának növekedése, az önálló harcrocsi hadseregek és a korszerű nehéz harcrocikkal felszerelt áttörő harcrocieszredek felállítása, illetve az önjáró tüzérségi eszközök és a fedélzeti rádió berendezések tömeges megjelenése⁴¹ 1943-ra teremtette meg a mély hadművelet elméle-

³⁹ Poór István (szerk.): Harcrocik és páncélozott járművek típuskönyve. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1980. 35. o.

⁴⁰ Tim Bean – Will Fowler: Szovjet harcrocik a II. világháborúban. Hajja és Fia Könyvkiadó, Debrecen, 2004. 23. o.

⁴¹ Tim Bean – Will Fowler: Szovjet harcrocik a II. világháborúban. Hajja és Fia Könyvkiadó, Debrecen, 2004. 37. és 85. oldal: Az önjáró tüzérség szervezéséről és a szovjet harcrocik rádióiról tájékoztat. 1943 közepétől a szovjet harcrocik 80%-a rendelkezett rádióval. Az önállóan alkalmazott nehéz harcrocieszredek a szovjetek 1943. végétől ISZ-2 típusú nehéz harcrocisival szerelték fel. Az ISZ-2 nehéz harcrocsi páncélvédeltség, tüzérő, mozgékonyság és hatótávolság illetve főként gyártási darabszám tekintetében felülmúlta a német nehéz harcrocik többségét. (139-143. o.) A nehéz harcrocieszredek (és dandárok) jelentős szere-

tének alkalmazási feltételeit. Az a távolság, amelyen a harckocsi csapatokat az ellenséges védelem áttörését követően az ellenség mélységében harcba vetették, 1943-ban 3-8 km volt, 1944-ben azonban már 25-40 km. Utóbbi már megfelelt a mély hadművelet elmélete által támasztott igényeknek. A szovjet csapatok alapvető harceljárása - a mélységi hadművelet elvei szerint – az volt, hogy miután a tüzérséggel és harckocsikkal, illetve rohamlővegekkel támogatott lövészgyalogság valahol áttörte az ellenséges védelmet, harcba vetették a harckocsi hadtestek vagy hadseregek dandár, illetve hadtest erejű előrevetett osztagait. Ezek a harckocsi csoportosítások kedvező esetben akár **50 km mélységben behatoltak az ellenség mélységébe, és megkerülve az erősebb ellenállási csomópontokat, fontos objektumokat, hidakat, útkelőket foglaltak el és megtartották a főerők beérkezéséig.**⁴² **A támadó hadműveletnek ebben a mélységi mozzanatában a harckocsi csapatok a front főerőtől messze előretörve, csak a légierő támogatásával oldották meg feladatukat,**⁴³ ezért a szovjet katonai vezetés inkább késleltette az egyébként egy időben, párhuzamosan végrehajtható mélységi harckocsi támadásokat, hogy egy-egy ilyen műveletet a térségben állomásozó teljes légierő támogathasson.⁴⁴ A háború utolsó éveiben vívott hadműveletekben a légierő fokozott mértékben vett részt a mélységi műveletekben, szorosan együttműködve a gépesített erőkkel. A támogató feladatok mellett a légierőt bevetették az ellenséges csapatok üldözésére, körülzárt csoportosítások megsemmisítésére és utánpótlás szállítására is. A légi fölényre támaszkodva lehetővé vált az ellenséges légi felderítés hatékony bénítása, ezáltal a jelentősebb szovjet csapatösszevonások rejtett létrehozása, és a hadműveleti szintű meglepés.

A harckocsi hadsereg vagy hadtest támadásának mélységi mozzanatát támogatták volna a légideszant csapatok a mély hadművelet elmélete szerint. Ebben az időszakban viszont, amikor a szárazföldi haderőnem már képes volt hatékony mélységi hadműveletek végrehajtására, a légideszant csapatok képtelenné váltak az eredeti funkciójuknak megfelelő mű-

pet játszottak az ellenség védelmének áttörésében, ezáltal a mély hadművelet elméletének gyakorlati megvalósításában.

⁴² Szabó Péter – Számvéber Norbert: A keleti hadszíntér és Magyarország 1941-1943. Püldo, Budapest, 2001. II. 224. o.

⁴³ Poór István (szerk.): Harckocsik és páncélozott járművek típuskönyve. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1980. 45. o.

⁴⁴ Földi Pál: A második világháború katonai története. Anno kiadó, Budapest, 2001. II. k. 213. o.

velekre, mivel kiképzett állományuk 1943 végéig bezárólag végzetesen lecsökkent, veszteségeik pótlása pedig csak kiképzetlen személyi állománnyal volt akkor megoldható. A légideszant műveletek szempontjából az 1944-es év gyakorlatilag kiesett, mivel a légideszant csapatok a Dnyepernél végrehajtott, nagy veszteségekkel járó deszant hadműveletet követően csak 1945 elejére nyerték vissza ütőképességüket.

Végül az 1945-ös mandzsúriai hadműveleteknél bontakozott ki teljes spektrumában a mély hadművelet elméletének gyakorlati megvalósítása, mivel itt a gépesített ékek rendkívül nagy mélységben hatoltak az ellenséges vonalak mögé, a légierő pedig a teljes légifölény birtokában széles körű közvetlen tűztámogatással, légideszant-műveleti támogatással és légi utánpótlás szállítással segítette elő a magas támadási ütemmel előretörő harcokosi csapatok harcát. Összességében – a légierő képességeivel kapcsolatban tett megállapításhoz hasonlóan – elmondható, hogy *a szárazföldi haderőnem mélységi műveleti képességének fejlődése és a légideszant csapatok alkalmazási lehetősége a háború folyamán – az utolsó háborús évet kivéve - nem volt szinkronban.*

A légideszant csapatok vezetési rendszere a kezdetektől több változáson ment keresztül. A légideszant csapatokat még 1938-ban kivették a légierő alárendeltségéből, ezért folyamatos problémák adódtak a légideszant műveletekhez szükséges repülőerők biztosításával. „*A légideszant hadműveletet ténylegesen előkészítő légideszant parancsnok semmiféle hatáskörrel sem rendelkezett a deszant-bevetésre igénybe vett szállító légierőnél.*”⁴⁵ Nemcsak a vezetési rendszerben mutatkoztak zavarok a légideszant-légierő területen, hanem a hadműveletek gyakorlati végrehajtásánál is. A különféle bombázó alakulatoktól ideiglenes jelleggel, egy-egy feladatra elvont gépek pilótái soha nem gyakorlatoztak együtt légideszant csapatokkal, így feladataikat alacsony színvonalon hajtották végre. Ezek a problémák visszaidézték a légideszant fegyvernem 1938 előtti korszakát, amikor a szállító légierő a légideszant alakulatok szerves részét képezte,⁴⁶ ami a vezetés és az összehangolt végrehajtás szempontjából is kedvező volt.

⁴⁵ Szagajak, P. – Ciganok, A.: Légideszantok alkalmazása a Nagy Honvédő Háborúban. Hadtörténelmi Közlemények, 1962. 1. sz. 240. o.

⁴⁶ Glantz, David M.: The Soviet Airborne Experience. Combat Studies Institute, Fort Leavenworth, 1984. 9. o.

A szovjet *légideszant fegyvernem szervezeti felépítését* leginkább egy jelentős méretű – tíz hadtest nagyságú – erő kialakításának igénye jellemezte. Az a háborús évek alatt folyamatosan tapasztalható törekvés, mely szerint egy nagy létszámú légideszant haderőt kell létrehozni, és az a tény, hogy a szovjet légideszant csapatokat jelentős kudarcuk ellenére újra és újra alkalmazták, bizonyítja, hogy a szovjet katonai vezetés – egy 1938-tól 1941-ig húzódó elméleti kitérőt követően - következetesen alkalmazta a mély hadművelet elméletet, melynek szerves részét képezték a légideszant fegyvernem műveletei. Egy tíz hadtest nagyságú légideszant haderő haditechnikai eszközökkel történő ellátása még normál fegyverzettel is igen nagy gazdasági terhet jelentett, ezért leginkább a szárazföldi erőknél már rendelkezésre álló fegyverarzenál felhasználása volt csak lehetséges. Speciális felszerelés és fegyverzet gyártására a Szovjetunióban ilyen mennyiségben nem kerülhetett sor.

A légideszant csapatok szervezetéből a háború folyamán – kedvezőtlen körülmények hatására – fokozatosan kerültek ki a nehezebb felszereléssel rendelkező elemek. A korai időszakban létrehozott légideszant dandárok a rendelkezésre álló szállítóképacityra támaszkodva olyan lövészalakulatok voltak, amelyeket a harc megvívásában tüzéség és könnyű harckocsik támogattak. Emellett legalább egyes alegységeik, habár csak motorkerékpárokkal felszerelve, de mégis motorizáltak voltak. A Tuhacsevszkij elgondolása szerint szervezett dandár így hatékony önálló tevékenységre volt képes, és szervezeti felépítését, fegyverzeti arányait tekintve sok tekintetben akár az 1944-45-ben alkalmazott angolszász légideszant alakulatokkal is összevethető, korszerű katonai szervezet volt. 1941-től kezdődően azonban – a légi szállítóképacity csökkenése miatt - már nem volt realitása az olyan szervezeti elemeknek, mint a légideszant dandárok önálló harckocsi zászlóalja. 1943-ra létrehoztak néhány könnyű vitorlázó repülőgépből szervezett vitorlázó ezredet, majd 1945-re a Li-2 közepes szállító repülőgépekkel felszerelt légi szállító hadosztályok is megjelentek. A nehéz haditechnikai eszközök – például tüzéségi eszközök – légi szállítása és deszantolása ugyanakkor továbbra sem volt megoldott, így egyes tüzéség alegységek egyszerűen megszűntek a légideszant dandárok szervezetén belül.

Összegezve a szovjet légideszant fegyvernem vizsgálatából levonható tanulságokat elmondható, hogy a légideszant csapatok alkalmazására vonatkozó elvek területén a szovjet katonai teoretikusok a világon elsőként ismerték fel a fegyvernem alkalmazásának szükségességét, és egy rendívül korszerű, előremutató hadműveleti elméletet dolgoztak ki. A gyakorlati alkalmazás tekintetében azonban a szovjet légideszant csapa-

tok – részben a szárazföldi haderőnem és a légierő szükséges képességeinek hiánya miatt – nem, vagy csak korlátozott mértékben váltották be a hozzájuk fűzött reményeket. A légideszantok alkalmazása során kisszámú sikeres művelet mellett számos súlyos kudarcra volt példa. A fő okok az elégtelen szállítókapacitás, és a háborús évek alatt egyre csökkenő mennyiségben szállítható nehéz fegyverzet voltak. Kimondható, hogy a rendelkezésre álló haditechnikai eszközök mennyisége és minősége jelentős hatást gyakorolt a szovjet légideszant csapatok harceljására és szervezétére, összességében nagymértékben meghatározta a légideszant fegyvernem sikerességét is. Rendkívül figyelemre méltó volt az a teljesítmény, amelyet a szovjet légideszant csapatok 1933 és 1940 között értek, amikor korszerű felszerelésükkel és fegyverzetükkel, gyakorlatokon kikísérletezett újszerű harceljárásaikkal ezen a területen minden kétséget kizáróan előnyre tettek szert más országok hadseregeivel szemben. Figyelemre méltó volt továbbá a besszarábiai, a mcenszki és a mandzsúriai sikeres légideszant tevékenység, annak ellenére, hogy ezek a műveletek többségében a fegyveres konfliktus felfutó, illetve lecsengő fázisában kerültek végrehajtásra.

Sikerek és kudarcok váltakozása jellemezte tehát a szovjet légideszant fegyvernem második világháborús alkalmazását. A fegyvernem jelentős méretűre fejlesztették, és – rövidebb időszakoktól eltekintve - a háború folyamán rendszeresen alkalmazták. 1944 kivételével minden háborús évben bevetettek egy-egy hadműveleti szintű légideszantot, következetesen kitarva a fegyvernem alkalmazása mellett. Ez kétségtelenül gazdag háborús tapasztalatokat eredményezett a légideszant hadviselés területén, amelyre egyfelől a nyugati szakirodalom is felfigyelt,⁴⁷ másfelől, alapul szolgált a légideszant fegyvernem háború utáni fejlesztéséhez. A háborút követően a szovjet légideszant csapatoknál tömegével jelentek meg speciális fegyverek és harcjárművek, amiben minden biztonnyal nagy szerepük volt a világháborús tapasztalatoknak, amelyek jó alapot biztosítottak ahhoz, hogy a Szovjetunió a hetvenes évekre a világ talán legerősebb légideszant fegyvernemét építse ki.

Felhasznált irodalom:

1. A második világháború története 1939-1945. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1981.

⁴⁷ Glantz, David M.: The Soviet Airborne Experience. Combat Studies Institute, Fort Leavenworth, 1984.

2. **Bombay – Gyarmati – Turcsányi:** Harckocsik 1916-tól napjainkig, Zrínyi, Budapest, 1999.
3. **David Miller – Gerhard Ridefort:** Korszerű elit alakulatok. Kosuth, Bp. 1993.
4. **Dombi Lőrinc:** Selyemkupolák: fejezetek az ejtőernyő történetéből. Zrínyi, Budapest, 1993.
5. **Földi Pál:** A Barbarossa hadművelet. Anno kiadó, Budapest, 2003.
6. **Földi Pál:** A második világháború katonai története. Anno kiadó, Budapest, 2001.
7. **Földi Pál:** Szpecnaz. Anno kiadó, Budapest, 2002.
8. **Glantz, David M.:** The Soviet Airborne Experience. Combat Studies Institute, Fort Leavenworth, 1984
9. **Gosztonyi Péter:** A Vörös Hadsereg: a szovjet fegyveres erők története Európa, Budapest, 1993.
10. **Hajdó József:** Légideszantok a korszerű harcban. Zrínyi kiadó, Budapest, 1965.
11. **Kováts - Lugossi – Nagy – Sárhidai:** Tábori Tüzérség. Zrínyi, Bp. 1988.
12. **Kurt Student:** Airborn Forces. In: Liddel Hart: The Red Army, Harcourt, New York, 1956.
13. **Mrazek, James E.:** Fighting Gliders of World War II. St. Martin's Press, New York, 1982.
14. **Mucs Sándor – Kovalcsik József:** A légideszant csapatok fejlődésének áttekintése a két világháború között és alkalmazásuk a második világháborúban. Hadtörténelmi Közlemények, 1962. 2. sz. 3.-72. o.
15. **Olaf Groehler:** A légiháborúk története, Zrínyi, Budapest, 1983.
16. **Pitt, Barrie:** The Military History of World War II. Chancellor Press, 1994, London.

17. **Poór István** (szerk.): Harckocsik és páncélozott járművek típuskönyve. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1980.
18. **Szabó József** (főszerk.): Hadtudományi lexikon Magyar Hadtudományi Társaság. Budapest, 1995.
19. **Szabó Péter – Számvéber Norbert**: A keleti hadszíntér és Magyarország 1941-1943. Püldo kiadó, Budapest, 2001.
20. **Szagajak. P. – Ciganok, A.**: Légideszantok alkalmazása a Nagy Honvédő Háborúban. Hadtörténelmi Közlemények, 1962./1.
21. **Szántai József**: Tábori tüzérség az első és a második világháborúban Zrínyi, Budapest. 1984.
22. **Terry White**: A világ elit katonái. Zrínyi, Bp. 1992.
23. The Great Book of Tanks. Krause publications, Iola, USA, 2000.
24. **Tim Bean – Will Fowler**: Szovjet harckocsik a II. világháborúban. Hajja és Fia Könyvkiadó, Debrecen, 2004.
25. **Tóth Loránd**: Ejtőernyős deszant. Zrínyi kiadó, Budapest, 1987.
26. **Tóth Loránd**: Ejtőernyők, siklószárnyak. Móra kiadó, Budapest, 1987.
27. **Turcsányi Károly**: Az ember – haditechnika rendszer a tudományos technikai forradalomban, Honvédelem, 1988/8.
28. **Varsányi Ernő**: Típusgyűjtőknek: Gribovszkij G-11 In.: Repülés-ejtőernyőzés, 1985. 7. sz. 14. o.
29. **William J. Spahr**: Sztálin hadvezérei. A szovjet vezérkar 1917 – 1945. LAP-ICS könyvkiadó, Budapest, 1998.
30. **Zsukov, G. K.**: Emlékek, gondolatok. Kossuth – Zrínyi, Budapest, 1970.

A MAGYAR KÖZLEKEDÉSI RENDSZERT ÉRT HÁBORÚS KÁROK ÉS A HELYREÁLLÍTÁS TAPASZTALATAI 1944—1947

Horváth Attila¹

Az amerikai és brit légi erő tömeges légitámadás sorozata a kiválasztott magyarországi célpontok ellen 1944. április 3-án vette kezdetét. A második világháború alatt nem ez volt az első bombatámadás a magyar katonai és polgári célpontok ellen, mert a jugoszláv légi erő 1941. április 7-én már sikeres támadást intézett a határközeli városok ellen. Az 1944 áprilisában sorozatossá váló bombázásokat a háborús károk keletkezése szempontjából fordulópontnak lehet tekinteni, mert ekkor kezdődött el a lakosság és az anyagi javak megsemmisülése.

A pusztulás mértéke 1944. augusztus 26-át követően a harcok befejezéséig fokozódott. Ezen a napon ugyanis az ország területe szárazföldi hadszíntér is lett.² A magyar történelemben a lakosság életében és az anyagi javakban keletkezett kár, arányait tekintve talán csak a tatárjárás alatt volt ennyire intenzív. A háborús veszteség természetesen a közlekedési létesítményeket és járműveket sem kerülhette el. A becsült adatok szerint az országot ért, 1938. évi értéken számított 21 951 millió pengős háborús kár 16,8%-a közlekedési rendszert érintette.³ Az utókorunk a száraz statisztikai adatokon túl talán sokkal többet mond el az, hogy a második világháború végére gyakorlatilag megbénult az ország közlekedése. Az elszenvedett károk olyan nagyságrendeket értek el, hogy azok hatásai komolyan veszélyeztették a mezőgazdasági- és ipari termelés újra indítását és a lakosság ellátását. Gyakorlatilag csak néhány nappal több, mint egy év alatt váltak semmivé a magyar közlekedési rendszer modernizációja érdekében végzett százéves munka erőfeszítései.

¹ Dr. Horváth Attila alezredes, PhD., Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem Bolyai János Katonai Műszaki Kar Logisztikai Tanszék egyetemi docens.

² A szovjet csapatok az Úz és a Csobányos völgyében, illetve az Ojtozi szorosban ezen a napon lépték át Magyarország második bécsi döntéssel megállapított határát.

³ Pető Iván–Szakács Sándor: A hazai gazdaság négy évtizedének története 1945–1985. I. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó. Budapest, 1985. 18.o.

A közlekedési hálózat és a járműállomány veszteségeit a légítámadásokon kívül, a szárazföldi harci cselekmények, a német és magyar csapatok ún. kiürítéssel – robbantással és vonalmegszakítással – kapcsolatos tevékenysége, a járművek és más közlekedési eszközök hadizsákmányként való lefoglalása okozta. A magyarországi harcok befejezése után sem szűntek meg teljesen a közlekedési rendszert veszélyeztető tényezők. A háborút követően a rossz közbiztonsági helyzet miatt elszaporodó fosztogatások főként a járművekben okoztak tetemes károkat. A tanulmány műfaji és terjedelmi kötöttségei nem adnak lehetőséget, a közlekedési rendszert ért háborús veszteségek részletes elemzésére. Ez a vizsgálat akár egy tudományos konferencia, vagy önálló monográfia tárgyát is képezheti. Jelen írásunkban a közlekedési rendszert ért károk főbb jellemzőinek és a károk helyreállítási – 1947. augusztus 1-ig, a 3 éves terv elindulásáig – folyamatának bemutatására vállalkozom.

A közlekedési alágazatokat érintő háborús veszteség jellemzői

Hidak és a vasúti közlekedés

A közlekedési alágazatok közül a vasút létesítményei és pályáin következett be a legnagyobb pusztítás. Ezt természetes következményként is lehet kezelni, mert az 1940-es években a közlekedési munkamegosztásban még a vasúté volt a vezető szerep. Ez vonatkozott a hadiipari és katonai szállításokra is. Így az elsődleges közlekedési célpontokat a vasúti műtárgyak és berendezések jelentették, amelyek pusztítása a vasúti közlekedési alágazat „*kötött-pálya*” jellegéből könnyebb feladatot is jelentett.

A vasúti közlekedés alágazat számára különösen érzékeny veszteséget jelentett a *Duna és a Tisza hidak* felrobbantása. (A vasúti pálya és műtárgyak veszteségeinek arányait és nagyságrendjét az *1. sz. diagram* szemlélteti). A visszavonuló német csapatok akkor is felrobbantották a hidakat, amikor ezt a harcászati és hadműveleti helyzet egyébként nem indokolta. Főként a budapesti hidak pusztulását nem lehet katonailag indokolni. Erre az értelmetlen rombolásra még Budapest felmentéséért indított ún. *Konrad-hadműveletek*⁴ sikerében való reménytelen bizalom sem

⁴ A német hadvezetés Konrad fedőnéven 1945. januárjában három támadást indított a Budapesten körülzárt német és magyar csapatokkal való szárazföldi hadműveleti érintkezés felvétele érdekében. A támadások bár, kezdeti szakaszokban sikereket értek el, a bekerítés gyűrűjét azonban egyik alkalommal sem nem sikerült

adhat felmentést a német hadvezetés és az őket támogató nyilasok számára. A háború után a budapesti közúti- és vasúti hidak hiánya a Kárpát-medence közlekedés-földrajzi adottságai miatt óriási hátrányt jelentettek az egész ország számára. A második világháborúban a magyarországi hidak felrobbantásának és a későbbi – évtizedekig elhúzódó – helyreállításának tapasztalatai is bizonyítják, hogy a rombolások elrendelése előtt mérlegelni kell a háború utáni következményeket is.

A korabeli Magyarországon, a trianoni határokon belül a Dunán 6 a Tiszán 7 hídon bonyolódott a vasúti forgalom. A Tiszán a legnagyobb jelentőséggel a *Szolnoki híd* bírt, mert a háború előtt az átmenő forgalom több mint a fele ezen a hídon ment keresztül. A Dunán a vasúti hidak közül a *Déli Összekötő hídnak* volt a legnagyobb jelentősége, mert az átmenő vasúti forgalomnak *több mint 2/3-át* ezen a hídon bonyolították le.⁵

Óriási mértékű volt a vasúti járműállományban bekövetkezett veszteség is. A kár pontos nagyságát több tényező együttes hatása miatt nehéz megállapítani. Nem lehetett tudni pontosan, hogy 1944 augusztusában a váratlan román átállás miatt, hány darab a MÁV tulajdonát képező mozdony és vasúti kocsi került a román vasutak birtokába. Nehéz meghatározni azoknak a gördülőanyagoknak a számát is, amelyek a hadicselekmények következtében semmisültek meg. Szinte lehetetlen pontosan megállapítani azoknak a vasúti járműveknek a pontos mennyiségét, amelyeket a visszavonuló németcsapatok és nyilas hatóságok vittek magukkal. Nem teszi lehetővé a kár megállapítását azt sem, hogy a szovjet csapatok hadizsákmányként kezelték a lefoglalt vasúti gördülőanyagot.

Közúti közlekedés

A közúti hidakat szinte kivétel nélkül a visszavonuló német és magyar csapatok robbantották fel. (A közutak műtárgyaiban bekövetkezett veszteségeket a *2. sz. diagram* szemlélteti). A hidakon és a közúti műtárgyakon kívül a háború alatt a közutak állapota elsősorban nem a légítá-

rült feltörni. Így január végére Budapest felmentésének illúziója semmivé foszlott.

⁵ Források a magyar népi demokrácia történetéhez V. kötet. Főszerkesztő: Verő Gábor; Szerkesztő: Káposztás István. Dokumentumok a magyar közlekedés történetéből. A kötetet összeállította és bevezetőt írta: Pálmány Béla. (a továbbiakban Dokumentumok...) XIV—XVI. o. Közlekedési Dokumentációs Vállalat kiadása. Budapest 1981.

madások és a szárazföldi harcok miatt romlott le. Az utak károsodásának okát a hadiforgalom miatt növekvő igénybevételben, valamint abban kell keresni, hogy 1943-tól kezdődően pénzügyi források hiányában a karbantartás csak az elengedhetetlenül szükséges munkálatokra korlátozódott.

A közúti közlekedés belső arányaiban az utakhoz képest a járműállományban sokkal nagyobb arányú veszteség keletkezett. A háborút követően az ország területén szinte alig maradt üzemképes teher-, illetve személygépkocsi. A második világháború után az 1920-as években meghirdetett és az 1938-ban a győri program elindulása után felgyorsított – jelentős anyagi erőforrásokat felemésztő motorizációs programot – gyakorlatilag ismét a nulláról kellett újra indítani. A vasúti járművekhez hasonlóan lehetetlen megállapítani az ország területéről kivitt, hadiszákmányként lefoglalt, a szárazföldi harcok során megrongálódott és hátrahagyott gép- és fogatolt országos járművek számát.

Vízi és légi közlekedés

A második világháborúban a ***Magyar Királyi Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság*** (a továbbiakban **M. F. T. R.**) veszteségeit a **3. sz. diagram** szemlélteti. A magyar úszóegységekben bekövetkezett háborús károk tömegessé válása a román kiugráshoz kapcsolódik. A M. F. T. R. több mint 50 db hajója rekedt kint ***Bulgáriában és Romániában*** 1944 augusztusában.⁶ A németek a szovjet csapatok előretörése miatt – a szövetséges légierő a Duna elaknásítását célzó bombázásai ellenére – kihajóztatták Magyarországról a hajóállomány jelentős részét. A magyar hajók további sorsáról teljes biztonsággal nehéz adatokat közölni. Ennek okát abban kell keresni, hogy ***Ausztriában és Dél-Németországban*** a szövetséges csapatok közeledtére a németek több magyar úszóegységet is felrobbantottak. A harcok befejezése után több magyar hajó is hadiszákmányként amerikai, brit vagy szovjet katonai hatóságok kezébe került.

A második világháború kitörése előtt a gyors fejlődésnek induló magyar légi közlekedés létesítményei és repülőgépei a háború alatt szinte teljesen megsemmisültek. A visszavonuló német csapatok magukkal vitték a bombázások után még használható állapotban maradt utasszállítógepeket. A repülőterek – így a két nagy budapesti, a ***ferihegyi*** és a ***budaörsi*** reptér is – a szövetséges légierő bombázásai, illetve a visszavonuló német és magyar csapatok rongálásai miatt súlyos károkat szenvedtek. A német és magyar katonai hatóságok a szövetséges légitámadások után a

⁶ Dokumentumok.... LIII. o.

repülőtereket még ideiglenesen helyreállították, de a végleges kiürítési parancs kézhezvétele után a fel- és leszállópályákat, a visszavonuló német csapatok 50–60 cm mélyen felszántották.⁷

A repülőgépek- és a légi közlekedéséhez szorosan kapcsolódó földi infrastruktúra megsemmisülésén túl a háború után komoly gondot jelentett, hogy a pilóták, a légi forgalmat irányító, valamint a repülőgépeket üzemeltető repülőműszaki személyzet tagjainak döntő többsége vagy a háború áldozata lett, vagy a visszavonuló német és magyar csapatokkal együtt nyugatra távozott és onnan a háborút követően nem tért vissza.

A magyar közlekedési rendszer újjáépítésének tapasztalatai 1947-ig

A magyar közlekedéspolitika főbb jellemzői 1944–47

Magyarországon a harcok befejezése után a közlekedési rendszer helyreállítása, illetve újjáépítése nemzeti stratégiai fontosságú ügyé vált. Ennek jelentőségét, valamennyi az **Ideiglenes Nemzetgyűlésben** és az **Ideiglenes Nemzeti Kormányban**⁸ részt vevő politikai erő felismerte. A vasúti-, közúti-, és vízi forgalom újraindítása és folyamatos fenntartása

⁷ Koós Imre: Légiközlekedésünk jövője. Megjelent: a „Magyarország közlekedésügye 1947” című kiadványban. Közzéteszi a Magyar Mérnökök és Technikusok Szabad Szakszervezete. Szerkesztette: Duzs János. Budapest, 1947. 152—159. o.

⁸ Az Ideiglenes Nemzeti Kormány megalakulásának közvetlen előzményei: 1944. december 2-án Szegeden, a Független Kisgazda-, Földmunkás és Polgári Párt (FKgP); a Magyar Kommunista Párt (MKP); Magyarországi Szociáldemokrata Párt (SZDP); Nemzeti Parasztpárt (NPP); Polgári Demokrata Párt (PDP), illetve Szabad Szakszervezetek megalakították a Magyar Nemzeti Függetlenségi Frontot. A Magyar Nemzeti Függetlenségi Front megalakulásakor kisebb módosításokkal az MKP 1944. november 30-án elfogadott programját fogadták el. A szövetséges hatalmak hozzájárulásával 1944. december 14-én megkezdődött az Ideiglenes Nemzetgyűlés összehívásának előkészítése. Az Ideiglenes Nemzetgyűlés a felszabadított területeken tartott nyílt szavazást követően 230 képviselő részvételével 1944. december 21-én Debrecenben tartotta alakuló ülését. Az Ideiglenes Nemzetgyűlés megalakulásának másnapján szintén Debrecenben kezdte meg működését, az Ideiglenes Nemzeti Kormány, elnöke az 1. magyar hadsereg volt parancsnoka Dálnoki Miklós Béla vezérezredes lett, a kormányban a függetlenségi fronthoz tartozó pártok és független politikusok kaptak miniszteri tárcát.

nélkül a társadalmi és gazdasági élet, illetve a közigazgatás megszervezésére tett minden kísérlet eleve kudarcra volt ítélve.

A közlekedési infrastruktúra gyors újjáépítésének szükségességét elsősorban az alábbi tényezők indokolták:

- A Vörös Hadsereg harcoló és megszálló csapatainak szállítási igényei;
- A nagyvárosok, elsősorban Budapest lakosságának ellátása;
- A háborús károk helyreállításához, az ország gazdasági újjáépítéséhez nélkülözhetetlen vasúti-, közúti- és vízi szállítások feltételeinek megteremtése;
- A társadalmi élet és a közigazgatás normalizálása.

A közlekedési ügyek irányítását az Ideiglenes Nemzeti Kormány megalakulása után kommunista politikusok vették át. Az Ideiglenes Nemzeti Kormány megalakulásakor a Magyar Kommunista Párton (a továbbiakban MKP) belül is kevés befolyással rendelkező, ismeretlennek számító **Gábor Józsefet** nevezték ki kereskedelem- és közlekedésügyi miniszterré. Gábort 1945. május 11-én, a számos negatív politikusi és személyiségi tulajdonságairól is hírhedtté váló, azonban vitathatatlanul kiváló szervezői képességekkel rendelkező **Gerő Ernő**⁹, a magyar kommunista mozgalom egyik meghatározó alakja követte. Gerő Ernőnek elődjével ellentétben nagy tekintélye és befolyása volt a szovjet politikai és katonai vezetőkörökben és a pártján belül is. Ez az ismertség néhány

⁹ Gerő (Singer) Ernő Tergebec 1898. 07. 08—Budapest 1980. 03. 12.) 1919-ben a Tanácsköztársaság ideje alatt csatlakozott a kommunista mozgalomhoz, a Kommunista Ifjómunkás Szövetség egyik szervezője. A Tanácsköztársaság bukása után Bécsbe emigrált. 1922-ben illegális pártmunkára hazatért, még abban az évben fegyházbüntetésre ítélték. 1924-ben kiadták a Szovjetuniónak. Ezt követően a második világháború előtt Franciaországban, Belgiumban, Spanyolországban, Portugáliában, Finnországban és Jugoszláviában vett részt a kommunista mozgalom irányításában. A második világháború alatt a KOMINTERN-ben képviselte az MKP-t, illetve a magyar hadifoglyok antifasiszta átnevelését irányította. 1944. novemberében az MKP egyik vezetőjeként tért vissza Magyarországra. Azt követően is a Rákosi Mátyás vezette szűkebb vezetés tagja maradt miután közlekedési miniszteri tisztségéből felmentették. Rákosi Mátyás 1956 júliusi leváltását követően 1956. október 25-ig az MDP Központi Vezetőség első titkára volt. Leváltása után több vezető társával együtt a Szovjetunióba távozott, 1960-ban hazatért, majd 1962-ben kizárták a pártból.

fontos kérdés megoldásában döntőnek bizonyult, hiszen a miniszter személyes kapcsolatainak és tekintélyének köszönhetően könnyebben érvényesítette akarátát.

1945. november 4-ei nemzetgyűlési választások után változott a közlekedésügy irányításának rendszere is. A választásokat követően 1945. november 15-én, a kisgazda politikus **Tildy Zoltán** alakíthatott kormányt. A kormányzati struktúrát úgy alakították ki, hogy a közlekedéspolitika irányítása a magyar közigazgatás történelme során először került önálló tárca a **Közlekedésügyi Minisztérium** alárendeltségébe. A korábbi magyar kormányzati szervezetekben a közlekedésügyet a közmunka és kereskedelmi kérdésekért felelős közös tárca irányította. A közlekedéspolitika leválasztása a kereskedelmi- és egyéb gazdasági ügyektől a korábbinál jobb érdekérvényesítő képességet biztosított a döntéshozatali és a pénzügyi forráselosztás mechanizmusában a közlekedésért felelős politikusok számára. A közlekedésügyi tárca vezetői között már 1945-ben megtaláljuk azokat, akik későbbiekben meghatározó szerepet játszottak a magyar közlekedési rendszer alakításában. Közülük **Bebrits Lajos**¹⁰ és **Csanádi György**¹¹ személye emelkedik ki.

A közlekedésügyet az ország újjáépítése feltételeinek biztosítása, valamint a gazdaság teljesítőképessége fokozása szempontjából a hatalmon levő koalíciós pártok is fontosnak tartották. Ezt az állítást kellőképpen alátámasztja az is, hogy a miniszterelnök és az iparügyi miniszter mellett,

¹⁰ Bebrits Lajos (Teregova 1891. 12. 14.—Budapest 1963. 12. 14.) Eredetileg vasúti forgalmi tiszt, majd szakszervezeti vezető. 1923-ban az USA-ba távozik, ahol részt vesz a kommunista mozgalom szervezésben. 1932-től a Szovjetunióban él. 1945-ben érkezett Magyarországra és a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztériumban minisztériumi osztályfőnökké nevezik ki. 1945. december 11-től, 1949. február 18-ig a Közlekedésügyi Minisztérium adminisztratív államtitkára. 1949. február 18-tól, 1956. október 28-tól miniszterként vezeti a többször átszervezett közlekedésügyi tárcát.

¹¹ Csanádi (Czipszer) György (Ljubljana 1905. 07.28. Budapest 1974. 04. 27.) 1927-ben szerzett mérnök közgazdász diplomát, rövid egyetemi oktatói pályafutást követően 1929-ben helyezkedett el a MÁV-nál, ahol a második világháború előtt és alatt pályafenntartási és pályaeépítési mérnökként dolgozott. 1945. január 27-én a MÁV Ideiglenes Üzemi Tanácsának vezetőjévé választották. Még ugyanabban az évben a MÁV Pécsért kinevezik Üzletigazgatónak. 1947-49-ben a Közlekedésügyi Minisztérium vasúti műszaki főosztályvezető, 1949-56-ban a MÁV vezérigazgatója. 1956. október 29-31-én közlekedésügyi- és postaügyi miniszter, majd kormánybiztos. 1957-63-ban a miniszter első helyettese, 1963-tól haláláig ismét közlekedésügyi- és postaügyi miniszter.

Gerő Ernő közlekedésügyi miniszter is tagja lett az 1945. december közepén megalakult **Gazdasági Főtanácsnak**. Ez a testület hamarosan kulcsfontosságú szerepet töltött be az újjáépítési munkálatok szervezésében. 1946 januárjában ugyanis széles rendelet-kibocsátási jogkörrel ruházták fel. Emiatt a Gazdasági Főtanács befolyása szinte gazdaság minden területének szabályzására kiterjedt.¹²

A kormányzat a közlekedési alágazatok újjáépítésében fontossági sorrendet állított fel. Politikai döntés alapján a közlekedési rendszer helyreállításában a vasúti közlekedés élvezett prioritást. Ebben a tekintetben a magyar gazdasági és társadalmi, valamint a szovjet katonai érdekek meggyeztek. Ezzel a törekvéssel az 1945. január 20-án aláírt **Fegyverszüneti Egyezmény** felhatalmazásával működő ún. **Szövetséges Ellenőrző Bizottság** (a továbbiakban **SZEB**) amerikai és brit tagjai is egyetértettek. A fegyverszüneti egyezmény a SZEB képviselőinek és ezen belül a szovjet katonai hatóságoknak a vasút újjáépítésének egyes kérdéseibe döntő beleszólási jogot biztosított. A fegyverszüneti megállapodás **3. cikkében** Magyarország kötelezettséget vállalt arra nézve, hogy a szövetséges haderő mozgását saját költségére biztosítja.¹³ A SZEB szovjet delegáltjai kérésekkel, illetve követeléseikkel is a vasúti alágazat kiemelt szerepét hangsúlyozták. Az ország közlekedési rendszerének újjáépítése során a vasút elsődlegességét bizonyította az is, hogy kinevezése után röviddel Gerő Ernő kereskedelmi- és közlekedésügyi miniszter a MKP 1945. május 20–21-én tartott országos értekezletén „*Az arccal a vasút felé*” jelszóval hirdette a **Magyar Királyi Államvasút** (a továbbiakban **MÁV**) reorganizációs és újjáépítési programját.

A MÁV vonalainak átfogó, műszaki és gazdasági számításokkal megalapozott helyreállítási terve valójában csak 1945. május 28-án készült el. A kereskedelemügyi tárca és a MÁV vezetése által készített elgondolás alapján a már korábban a harcok befejezése után szinte azonnal elkezdett újjáépítési munkálatokat szervezettebben folytatták a rendelkezésre álló erőforrások célszerűbb felhasználásával.

¹² Izsák Lajos: Rendszerváltozástól rendszerváltásig. Magyarország története 1944–1990. Kulturtrade Kiadó. Budapest, 1998.

¹³ A Fegyverszüneti Egyezmény szövegét – többek között – közétette: Halmosy Dénes: Nemzetközi szerződések 1918-1945. A két világháború közötti időszak és a második világháború. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó és a Gondolat Könyvkiadó közös kiadása. Budapest, 1983.

Ahogy a **2. és 3. Ukrán Front** csapatai egy-egy területet birtokba vettek a szovjet vasúti katonai hatóságok átvették a vasúti forgalom irányítását A helyreállított vonalakon a **Koszov tábornok** vezette szovjet katonai vasúti hatóságok végezték a menet irányítás feladatait, amely azt jelentette, hogy 1945. június 5-ig – néhány kivételtől eltekintve – gyakorlatilag csak **Vörös Hadsereg** érdekében végeztek vasúti szállításokat.

A vasúti közlekedés közvetlen irányítása üzletvezetőségenként fokozatosan szűnt meg. A szovjet katonai vasúti hatóságok 1945 májusában és júliusában fokozatosan adták át a forgalom irányítását a MÁV szerveinek. Ez nem azt jelentette, hogy a Vörös Hadseregnek nem volt a továbbiakban közvetlen befolyása a vasúti forgalom irányítására. Az 1945. június 5-től, 1945. október 31-ig tartó időszakot az ún. „**ötnapos szállítási program**” időszakának nevezzük. Ez azt jelentette, hogy MÁV rendelkezésére bocsátott 1945 szeptemberétől már mintegy 1000 db vasúti kocsi felhasználásáról **tárcaközi bizottság** döntött.¹⁴ 1945 novemberétől ismételen változott a vasúti forgalom irányításának rendszere. Ezt követően a szovjet katonai szervek a vasúti forgalom irányításában az érdekeiket, illetve a Vörös Hadsereg szállítási igényeinek teljesítését a **MÁV üzletigazgatóságokra** 1946-végéig vezényelt összekötő tiszteken keresztül érvényesítették. A vasúti közlekedést érintő koncepcionális kérdésekben a szovjet katonai hatóságok formálisan az érdekképviselőtük a SZEB-be delegált képviselőikén keresztül gyakorolták. Informálisan a szovjet befolyás érvényesítésére lehetőséget teremtett az is, hogy a közlekedésügyet kommunista politikusok irányították.

A második világháborúban a győztes szövetséges hatalmak és a Magyar Köztársaság képviselői 1947. február 10-én írták alá Párizsban a békeszerződést. Az egyezmény 22. cikke értelmében a Szovjetuniónak továbbra is fennmaradt a joga, hogy Magyarországon fegyveres erőt állomásoztasson. Erre a Vörös Hadsereg az **ausztriai** szovjet megszállási övezetében tevékenykedő alakulatainak utánpótlásának biztosítása miatt volt szükség. A fegyverszüneti egyezménnyel szemben a szovjet fél elvben csak térítés ellenében szállíthatott a magyar közlekedési vállalatokkal, vagy vehette igénybe a magyar közlekedési hálózatot.¹⁵

¹⁴ Dokumnetumok...: XVIII—XIX. o.

¹⁵ A békeszerződés teljes szövegét – többek között – közétette: Halmosy Dénes: Nemzetközi szerződések 1945-1982. A második világháború utáni korszak legfontosabb külpolitikai szerződései. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó és a Gondolat Könyvkiadó közös kiadása. Budapest, 1985. 75-104.o.

A közlekedési rendszer újjáépítésének fontosságáról már tettünk említést. Szólni kell arról is, hogy az újjáépítési munkálatok hatékonyságát nagymértékben hátráltatta a háborút követő válságos gazdasági helyzet. Az addig soha nem látott mértéket öltő pénzromlás miatt az újjáépítési munkálatok finanszírozása egyre nehezebbé vált. Az országossá vált szén és élelmiszerhiány, illetve a szükséges anyagok és gépek hiánya miatt a helyreállítás irányítói szinte naponta oldottak meg egyébként megoldhatatlannak tűnő szervezői feladatokat.

A vasúti közlekedés helyreállításának tapasztalatai

A Gerő Ernő által „*Az arccal a vasút felé*” jelszóval meghirdetett vasút újjáépítési program elindításáig, 1945 nyaráig a vasúti forgalom helyreállításában számos látványos eredményt értek el. A vasúti alkalmazottak leleményességének és áldozatkész munkájának köszönhetően a harcok befejezésétől számítva 1944-45-ben a vasúti forgalom gyorsan megindult. Estenként a szovjet katonai vasúti hatóságok engedélyével a Budapesten a **Keleti** és **Nyugati** pályaudvarra már 1945. február végén és március elején élelmiszert szállító vonatok érkeztek Miskolcra, Békéscsabáról, Karcagról, Mezőberényből és Kiskunszállásról.¹⁶

A helyreállítási munkálatok elindulását követően az egyes vonalakon először a vasúti forgalom újraindítására törekedtek. Ezért a vasúti pályákon keletkezett károk kijavításánál a teljes vonalszakaszokon a fokozatosság elvét érvényesítették. Ez a pályaudvarok vonatkozásában azt jelentette például, hogy még a nagyobb vasútállomásokon is csak egy-két fogadó vágányt állítottak helyre. A kettős vágányú vasútvonalakon, a helyszínen található anyagok felhasználásával először az egyirányú forgalom megindítását tették lehetővé. A megrongált hidakat és műtárgyakat első ütemben a korlátozott nagyságú és sebességű forgalom igényei szerint állították helyre. Ez azt jelentette, hogy az ideiglenesen kijavított hidakon a kisebb vonatszerelvények is csak szigorú sebességkorlátozás mellett haladhattak át. *A rendelkezésre álló munkaerőt és eszközöket a vonalak teljes hosszán a forgalom mielőbbi újraindítása érdekében elosztották.*

¹⁶ Frisnyák Zsuzsa: A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000. História-Magyar Tudományos Akadémia Történettudományi Intézet kiadása. Budapest, 2001. 191–193. o.

A szombaton és vasárnap is nyújtott munkában folytatott munka nem maradt eredmény nélkül. A vasút igazgatóságok és az osztálymérnökségek által kellő szakértelemmel és szervező készséggel irányított, helyenként műszaki bravúrokat sem nélkülöző helyreállítási munka az ország második világháború után újjáépítési folyamatának egyik kiemelkedő jelentőségű területe volt. Az állandó vasúti forgalom fenntartásának feltételeit országosan viszonylag gyorsan sikerült megteremteni.

A vasút újjáépítésének egyik legnehezebb feladata volt a Dunán és a Tiszán átmenő forgalom újraindítása. Az általunk vizsgált időszak végéig (1947. augusztus 1-ig) – főként ideiglenes jelleggel – a **Dunán 4** a **Tiszán 5** vasúti hidat sikerült a forgalomnak átadni. **Budapesten Déli Összekötő híd ideiglenes újjáépítéséhez több műszaki bravúr is kapcsolódik.** A magyar hídépítő mérnökök szakértelmét dicséri, ahogyan az átépített hidakból felszabaduló ún. „K” rendszerű vasúti hídelemeket más véglegesen helyreállításra váró hidakba építették be.¹⁷ A vasúti hidak és mőtárgyak végleges helyreállítása az 1950-es évekig közepéig húzódott el.

A fentiekből is kitűnik, hogy a vasúti pálya és berendezések újjáépítésénél az elsődleges célként határozták meg a szükség szerinti forgalomra alkalmassá tételt. *Ezt követően nyílt lehetőség a rendszeres, vagyis a menetrend szerinti vasúti forgalom elindítására.* Ez vasútműszaki szempontból a pálya helyreállítása mellett a biztosító berendezések és a jármű javítóműhelyek működő képességének biztosítását is feltételezte.

A vasúti járműveket ért károk nagyságrendje és a MÁV javítóműhelyeinek rongálódása miatt szükségessé váló vasúti járműjavító kapacitás miatt a Magyarországon maradt járműállomány javítási munkálataiba a magánvállalatokat, üzemeket is bevonták. Több gyár, illetve magánvállalkozás tulajdonosai, ebben az államilag garantált megrendelésben látták a termelés ismételt felfutatásának szinte egyetlen lehetőségét. A vasúti járműjavításba a magán magánvállalatok sikeres pályázatát követően tudtak bekapcsolódni. A MÁV vezetése tisztában volt azzal, hogy több üzem csak spekulációs célok miatt pályázott a megbízásra, holott a tényleges lehetőségeik miatt a vasúti kocsik javítására valójában nem volt lehetőségük. *Ezért a MÁV szakemberei a pályázatot benyújtó gyárakban a helyszínen vizsgálták meg azt, hogy az üzemek valójában képesek-e a vasúti*

¹⁷ Horváth Ferenc: A magyar vasút veszteségei a második világháborúban és a rombolások helyreállítása. Vasúthistória Évkönyv 1995. Szerkesztette: Mezei István Kiadja MÁV Vezérgazgatóság Budapest, 1995. 27-65. o.

járművek javítására. A helyszíni ellenőrzések tapasztalatai eredményeinek figyelembevételével adtak a gyáraknak a vasúti gördülőanyag önálló javítására és alkatrész beszállításra megbízatást.¹⁸

Az elhurcolt, lefoglalt, illetve a valamilyen okból Magyarország területén kívül rekedt vasúti járművek hazahozatalát, illetve a vasúti kocsik országok közötti cseréjét a **Közlekedési Minisztérium, Külföldre Vitt Magyar Javak ügyosztálya** szervezte és irányította. A MÁV vasúti járműveinek visszaadásáról évekig elhúzódó tárgyalásokat folytak a **Szovjetunió-, Ausztria-, Románia-, Csehszlovákia-, Lengyelország-, Jugoszlávia Bulgária-, Olaszország-, Franciaország-, Németország- és Belgium vasúti társaságival, és hatóságaival.**¹⁹ A 3 éves terv elindításáig nem sikerült megállapodni a Szovjetunióval sem a hadiszákmányként lefoglalt vasúti gördülőanyag visszaszolgáltatásáról. A két ország államközi szerződés keretében csak 1948. február 2-án állapodott meg 10 000 db teherkocsi térítés elleni, valamint 308 db gőzmozdony, 408 db személykocsi 3428 teherkocsi térítésmentes átadás-átvételéről.²⁰

A vasútvonal helyreállításnak és a járműjavításnak köszönhetően 1947. augusztusáig a 3 éves terv indításáig a **MÁV több összetevőből álló matematikai úton számított teljesítménye elérte az utolsó békeévben, 1938-ban mért és számított teljesítmény 65%-át.** A 3 éves terv költségvetési előirányzatának meghatározása után a vasút megtartotta a közlekedési alágazatok közötti vezető szerepét, a mintegy 6 milliárd forintos közle-

¹⁸ A vasúti műhelyek az újjáépítés szolgálatában. 98-138. oldal. A MÁV az önálló teherkocsi javításra a következő vállalatokkal szerződött: Ganz és társa Wagongyár Rt., Budapest; Magyar Wagon és Gépgyár Rt., Győr; Nemzetközi hálókocsi Társaság főműhelye, Budapest; Orenstein és Koppel Magyar Rt., Budapest; Roessamann-Harmatta gép- és csőgyár Rt., Budapest; Magyar Vegyipari Gépgyár Rt., Budapest; Oetl Antal vasöntöde és gépgyár Rt., Budapest; Uhri Tetvérek autókarooszeria és járműgyár, Budapest; Első Magyar Gazdasági Gépgyár parasztok és munkások közös szövetkezete, Albertfalva; «Kühne» mezőgazdasági gépgyár Rt., Moson; Weis Manfréd acél és fémművek Rt., Budapest; Vadásztöltény-, gyutacs és fémárugyár, Magyaróvár.

¹⁹ Erről a kérdésről lásd bővebben Villányi György: Vasúti járművek restitúciója: 1945-1955. Vasút Históriai Évkönyv 1995. Szerkesztette: Mezei István Kiadja MÁV Vezérgazgatóság Budapest 1995. 101-130. o.

²⁰ Frisnyák Zsuzsa: i.m. 197-198. o.

kedési beruházási előirányzat 25%-át 724 millió forintot a vasút további újjáépítésére irányozták elő.²¹

A magyar katonai vasútépítő alakulatok részvétele a vasúti pályák helyreállításában

A szovjet katonai szállítások érdekében szükségessé vált az újjá szerveződő magyar hadsereg vasúti, műszaki alakulatainak bevonása a helyreállítási munkálatokba. 1944. november végére a szovjet hadvezetés kiemelt kérdésként kezelte, hogy biztosítsa a 2. és a 3. Ukrán Frontok számára a vártnál gyorsabb és nagyobb térnyerés miatt hosszúra nyúlt utánpótlási vonalakon a csapat- és utánszállítás képességek minél magasabb szintű kihasználását. Ezért az utánpótlási vonalon a megrongálódott vasút vonalak lehető leggyorsabb helyreállítása érdekében a szovjet katonai vezetés *magyar katonai vasút építő alakulatok* alkalmazásával is számolt. Ennek érdekében a debreceni pavilon laktanyában kialakított, a hadifogolytáborban már 1944. december 27-én megkezdődött a magyar vasútépítő zászlóalj felállítása. A szervezés viszonylag gyorsan történt. Az 1945. január első napjaiban felállított hiányosan felszerelt négy vasútépítő zászlóaljat az **1. magyar vasútépítő ezred** alárendeltségébe helyezték. A az 1. magyar vasútépítő ezredet a szovjet utánpótlási vonalak hosszúsága miatt nem a trianoni határon belül alkalmazták először. Az alakulat 1945. január 12-január 18 között vasúti szállítással, illetve gyalog menettel érkezett ki a Tisza völgyébe és kezdte meg a Máramaros-sziget-Gyelatin közötti vasútvonal helyreállítását. A vasútépítő ezred tevékenységével a 2. Ukrán Front parancsnoksága elégedett volt, ennek elismeréseként az ezred elnevezését 1945. február 16-án az **1. magyar vasútépítő hadosztályra** változtatták.²² A hadosztályt 1945. március végén szintén a trianoni határon kívülre a *Losonc-Lóbánya-Kriván* vasútvonal körzetébe csoportosították át, ahol a fő feladata a kriváni alagút helyreállítása volt.²³

A harcok Budán még folytatódtak, amikor szintén a 2. Ukrán Front csapat- és utánszállítása biztosítása érdekében *újabb magyar vasútépítő*

²¹ Pető Iván–Szakács Sándor: i.m. 45–67. o.

²² A Magyar Néphadsereg közlekedési szolgálat története: 1945–1980. A Honvédelmi minisztérium Magyar Néphadsereg Közlekedési Szolgálatfőnökség kiadványa. Budapest, 1988. (a továbbiakban A Magyar Néphadsereg közlekedési...) 9.o.

²³ A Magyar Néphadsereg10. o.

alakulat felállítását határozták el. 1945. február első felében a gödöllői és ceglédi hadifogolytáborokban kezdődött meg a **3. vasútépítő dandár** felállítása. A dandár állományába **négy** vasútépítő zászlóalj és híradó építő zászlóalj szervezettek.²⁴ A vasútépítő dandár zászlóaljait kezdetben Magyarország a trianoni határon belül alkalmazták. A 3. vasútépítő dandár alakulatai részt vettek a **Gödöllő-Szob**, illetve az **Óbuda-Komárom** vasútvonalak, illetve **Budapest Rákosrendező** pályaudvar helyreállítása érdekében. A 1945 tavaszán ezt a dandárt a trianoni országhatáron kívülre irányították, 3 zászlóalja az **Érsekújvár-Pozsony-Brno** vasútvonal helyreállítása, 2 zászlóalj Munkács körzetében rakodók építése érdekében tevékenykedett.²⁵

Az európai hadszíntéren a harcok befejezését követően a 3. vasútépítő dandár zászlóaljait 1945. június közepén Magyarországra csoportosították át. 1945. június 16-án az 1. magyar vasútépítő hadosztály és a 3. vasútépítő dandár vasútépítő zászlóaljait az 1. magyar vasút- és hídépítő hadosztály néven közös parancsnokság alárendeltségébe vonták össze. 1945. július 2-án a hadosztály elnevezését dandárra változtatták. A vasútépítő dandár-parancsnokság alárendeltségébe tartozó a vasútépítő zászlóaljak a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium tervei szerint vettek részt a magyarországi vasútvonalak helyreállításában. A vasútépítő dandárt, mint önálló hadrendi elemet 1945. október 8-án szüntették meg.²⁶

A **Tildy Zoltán** kormányának hivatalba lépése után a vasúti közlekedési alágazat újjáépítésébe és a vasúti forgalom biztonságának fenntartásába 1945. november 15-e után **az alábbi katonai szervezeteket vonták be:**

- Vasútbiztosító ezred;
- 6 vasút és hídépítő zászlóalj;
- 4 híradóépítő zászlóalj;
- Hídépítő zászlóalj.

²⁴ Magyarország felszabadítása. Tanulmányok hazánk felszabadításának történetéből. Szerkesztette: Száva Péter. Harmadik kiadás. Zrínyi Katonai Kiadó és Kossuth Könyvkiadó. Budapest, 1980. 381. o.

²⁵ A Magyar Néphadsereg közlekedési... 11.o.

²⁶ A Magyar Néphadsereg közlekedési... 11.o.

A közutak és gépjármű forgalom helyreállítása

A közutakon a rongálásokat – a hidak és műtárgyak kivételével – viszonylag gyorsan helyreállították. A Vörös Hadsereg mozgási és szállítás igényeit a közúti közlekedésben is figyelembe vették. A műtárgyak helyreállítása viszont pénz és anyagi eszközök hiányában sokkal lassabban ment. *A nagyobb Duna és Tisza hidak újjáépítése évtizedekig elhúzódott.*

Kiemelkedő jelentőséggel bírt a főváros pesti és budai oldala között az összekötés megteremtése. 1945. február 16-án evezős csónakokkal megindult a két városrész közötti az összekötő forgalom. A lerombolt hidak közül a **Ferenc József (a mai Szabadság híd)** és a **Margit híd** roncsaira a Vörös Hadsereg pontonhidakat épített, amelyeket 1945. március 21-én adtak át a forgalomnak. 1945–46 telén a zord időjárás nem kedvezett a két városrész közötti ideiglenes összekötetés fenntartásának. **1946. január 11-én jégzajlás vitte el a Margit híd és a Ferencz József híd provizóriumát.** Így a fővárosban megszakadt a budai és a pesti oldal közötti összekötetés. A két városrész közötti forgalom 1946. január 11-én indulhatott újra a **Horthy Miklós hídnál (a mai Petőfi híd)** épített pontonhíd átadásával.²⁷ Budapesten a németek által felrobbantott hidakat nem lehetett gyorsan újjáépíteni. A főváros központi közlekedés-földrajzi fekvése és a két városrész elszakítotttsága indokoltta tette egy megbízható ideiglenes híd építését a Dunán. A magyar közlekedési rendszer újjá építésének jelentős állomásának tekinthető az ideiglenes jelleggel épített **Kossuth-híd** átadása a gyalogosoknak 1946. január 16-án és a gépkocsi forgalomnak 1946. január 18-án.

1944–45-ben a magyarországi hadműveletek során tömegével megsérült, megrongálódott, elhurcolt, illetve eltűnt gépjárművek pótlása, vagyis közúti közlekedés mielőbbi újraindítása stratégiai kérdéssé vált. A közúti forgalom szerepe jelentősen növekedett a vasúti szállítás megbénulása és a vasúthálózat elhúzódó helyreállítása miatt. **A gépkocsi közlekedés a háborút követően az ország újjáépítése és lakosság ellátása miatt fontosabbá vált.** A harcok befejezése után a hátramaradt gépjármű roncsok összeszerelését azonnal meg kellett kezdeni, mert a háború utáni rossz közbiztonsági helyzetben tartani lehetett a még használható alkatrészek leszerelésétől és eltűnésétől. A megrongálódott gépjárművek felkutatását és összeszerelését a **Közlekedésügyi Minisztérium** irányítása alatt álló ún. **Roncsgyűjtő és Építő Központ** szervezete, amely magán

²⁷ Frisnyák Zsuzsa: i.m. 195.o.

vállalkozásként jött létre, de az állam felismerte a megrongálódott gépkocsik javításának fontosságát és a felügyelete alá vonta a szervezetet.²⁸

A SZEB által 1945. márciusában engedélyezett polgári gépjármű közlekedés a vasúti forgalom kényszerű korlátozása és vízi közlekedés korlátozott lehetőségei miatt viszonylag gyors fejlődésnek indult. 1947-ben a hivatalosan forgalomban levő gépjárművek száma megközelített 32 000 db-t, amely az utolsó békeév állományának meghaladta a 80%-át. A gépjármű roncsok javítása mellett gépjárművek „beszerzésének” forrása a magánszemélyek és vállalkozások által külföldről behozott járművek az amerikai árukölcsönből²⁹ származó főként tehergépkocsik, illetve az ún. „orosz díjkocsik”.³⁰ Az „*orosz díjkocsikat*” a Vörös Hadsereg alakulatai adták át javító műhelyeknek, amelyek a közlekedési tárcán keresztül szerződést kötöttek a Magyarországon állomásozó szovjet katonai szervezetekkel, hogy megjavított gépjárművekért egy üzemképessé tehető gépkocsival fizessenek.

Ez a rohamos fejlődés azért is vált lehetővé, mert az állam a háború előtti gyakorlattal szemben liberalizálta a gépjárművek beszerzését és támogatta a megrongált gépkocsik összeszerelését, illetve üzembe helyezését. Az sem volt elhanyagolható, hogy vasúti szállítás akadozása miatt a közúti fuvarozás jó üzletnek bizonyult a vállalkozók számára, annak ellenére, hogy a forgalomba állított gépjárműveket a romok, építési anyagok és élelmiszerek szállítási érdekében közmunkára kötelezték. A kormányzati intézkedéseknek köszönhetően és közúti fuvarozás kedvező közgazdasági környezetének köszönhetően Magyarországon a gépjármű állomány nagyság rendje már 1947 első felében megközelítette az 1938-as a második világháború előtti utolsó békeév szintjét. Az arányokat a következő táblázat szemlélteti.

²⁸ Feledi Béla: A gépjármű közlekedésünk jövője. Megjelent: a „Magyarország közlekedésügye 1947” című kiadványban. Közzéteszi a Magyar Mérnökök és technikusok Szabad Szakszervezete. Szerkesztette: Duzs János. Budapest, 1947. 142—146. o.

²⁹ A második világháború alatt az amerikai szárazföldi hadsereg olyan nagy mennyiségű hadianyagot és haditechnikai eszközt szállított át Európába, amelyek a visszaszállítása sem gazdaságilag sem szállítás szervezési szempontból nem érte meg. Ezért ezeket az anyagokat és eszközöket, beleértve a hadsereg szállító-járműveit is segély vagy rendkívül kedvező feltételek mellett nyújtott árú hitel formájában az európai államok rendelkezésére bocsátották.

³⁰ Feledi Béla: i. m. 142—146.o.

**Magyarországon 1938-ban és 1947. márciusában regisztrált
gépjárművek összehasonlító táblázata**

Megnevezés	1938 (db)	1947 (db)	Eltérés (%)
Személyautó	18896	8066	42,69
Tehergépkocsi	3803	8220	216,15
Autóbusz	668	225	33,68
Egyéb	841	530	63,2
Motorkerék- pár	10837	14886	137,36
Összesen	35045	14886	91,10

Szerkesztve: az 1938 évi statisztikai adatok és a Dokumentumok ...IL oldal adatai alapján.

A közúti közlekedés újjászervezése miatt kulcsfontosságú kérdéssé vált az állami tulajdonú és ellenőrzés alatt álló közlekedési vállalatok szállítási tevékenységének újraindítása. Közvetlenül a harcok befejezése előtt a két nagy gépjármű közlekedési vállalatnak a MÁVAUT-nak és a MATEOSZ-nak nem volt lehetősége a polgári gépjármű forgalom újraindítására. A SZEB engedélyének kiadását követően pedig a járművek hiánya nehezítette az olyan területek bekapcsolását az ország vérkeringésében, amelyek távol estek a vasúttól, illetve ahol a vasútvonalakon a közlekedést még nem állították helyre. A háborús károk miatt MÁVAUT sem volt olyan helyzetben, hogy a szállítási szükségletekhez igazodó számban indítson autóbusz járatokat. Ezért a közlekedési tárca gépjármű forgalom megindulását követően – főként mellékvonalakon, ideiglenes jelleggel – engedélyezte a magánvállalkozók részére is a menetrendszerű autóbusz járatok indítását.³¹

Az első rendszeres autóbuszjáratokat a MÁVAUT 1945. augusztus 31-én indította a *Budapest—Gyöngyös és a Budapest—Kecskemét* vonalakon. 1945 decemberében már 10-re az 1946. május 20-án elindított újabb öt járattal már 28 járatra emelkedett a menetrend szerint közlekedő autóbusz járatok száma. Autóbuszok hiányában a közúti személyszállító teljesítményét gépjárművekkel igyekeztek pótolni oly módon, hogy a tehergépkocsik rakterére padokat szereltek.

A vízi és légi közlekedés helyreállítása

³¹ Dokumentumok...: L. o.

A hajóforgalom helyreállítása nem csak az úszóegységeket ért károk miatt volt nehézkes. A hajózható folyókon a felrobbantott hidak roncsai akadályozták a már megjavított hajók közlekedését. Ugyanakkor éppen a felrobbantott hidak miatt Budapest és Szeged térségében fontossá vált a hajóforgalom mielőbbi újra indítása. Ezért a harcok befejezés után a SZEB segítségével azonnal megindult az elsüllyesztett és megrongált úszóegységek felkutatása, kiemelése és javítása. Ez a gyors és szervezett munka lehetővé tette Budapesten és közeli településeken az átkelő járatok indítását. A Dunán, 1945 nyarán *Budapest* és *Tahitótfalu* viszonylatban, a Tiszán *Szeged* és *Csongrád* között rendszeres utasszállító járatokat indítottak el.

A nyugatra hurcolt hajók átvétele és hazaszállítása 1946-ban kezdődött meg. Az úszóegységek Magyarországra juttatását, azonban hátráltatta, hogy 1946–47 telén a Duna túl korán befagyott és a jégzajlás nem tette lehetővé a hajóforgalom fenntartását. Ezért a SZEB bejegyzésével a már átvett a hajók hazaszállítását is 1947-re halasztották el.³²

A második világháborúban győztes főhatalmak vezetői –1945. július 17. és 1945. augusztus 2. között– a Berlinhez közeli Potsdamban tartott konferencián egyeztek meg a megszállt Németország további sorsáról. Többek között megállapodtak abban, hogy a külföldi német javakat a Németországi Ellenőrző Tanács javaslatai alapján osztják fel. Ez tette lehetővé, hogy 1946. március 29-én a szovjet és magyar kormányok közös hajózási vállalatot hozzanak létre *Magyar-Szovjet Hajózási Rt (MESZHART)* néven.³³ Ez egy felől a szovjet befolyás kiterjesztését jelentette, másfelől felgyorsult a nagyobb kikötők helyreállítása és a hadiszákmányként úszóegységek visszaadása.

A MESZHART-hoz hasonlóan 1946. március 29-én hozták létre *Magyar-Szovjet polgári Légiforgalmi Rt-t (MASZOVLET)*, amely 1946. augusztus 1-jén a forint kibocsátásának napján kezdte meg működését. A második világháború után a polgári légiforgalom 1946. október 15-én indult meg *Budapest–Debrecen* és *Budapest–Szeged* között. Ezeket a további vidéki repülőterek helyreállítása után 1947-re kiegészítették a *Budapest–Szombathely*, a *Budapest–Győr*, a *Budapest–Pécs* és a

³² A Magyarországi Szövetséges Ellenőrző Bizottság jegyzőkönyvei 1945–1947. Napvilág Kiadó. Budapest, 2003. Szerkesztette: Feitl István.

³³ Dokumentumok...LV. o.

Szombathely–Győr közötti járatokkal.³⁴ A belföldi légiközlekedés kihasználtsága azonban már az indításkor sem érte el a tervezett mértéket.

A rendszeres nemzetközi forgalom a szomszédos államokkal folytatott tárgyalások eredményeképpen aláírt légiforgalmi egyezmények aláírása után 1947-ben indult meg. Ez újabb lendületet adott a Ferihegyi nemzetközi repülőtér 1936-ban megkezdett építésének folytatásához.

Összegzés

A második világháborúban jelentős károkat elszenvedő közlekedési rendszer újjáépítésének első szakasza a magyarországi hadműveletek befejezése után azonnal megkezdődött és a hároméves terv megvalósításának kezdetekor fejeződött be. Az országos újjáépítés egyik alapfeltétele volt az országban a közlekedési hálózat alkalmassá tétele közúti-, vasúti-, légi- és belvízi forgalomra. Ez az elsődleges nemzeti érdek találkozott a SZEB ezen belül szovjetek érdekeivel. A károk nagysága olyan mértékű volt, hogy a közlekedési hálózat átfogó fejlesztését évtizedekig megbénította. A tanulmányomban tárgyalt időszakban már közlekedési rendszer egyes elemeinek szovjet érdekszférába való csatolását is meg lehet figyelni, amely a későbbi évtizedekben a magyar közlekedésügy fejlesztésnek torzulását eredményezte.

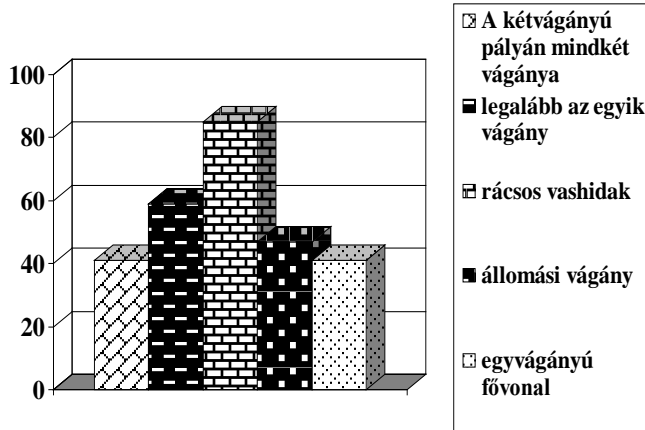
A második világháború után a magyar közlekedési rendszer fejlődése nem tartott lépést, a közlekedéssel szemben támasztott társadalmi és gazdasági követelményekkel. Ennek okát nem lehet csupán háborús károkra, illetve az azokkal összefüggő helyreállítási munkák költségeire visszavezetni. Magyarországon a közlekedés fejlődésének nem kedvezett az 1950-es évek elhibázott gazdaság politikája, majd a 1960-as évektől kezdődően a meghirdetett közlekedés politikai koncepcióban a közúti közlekedés javára történt hangsúly eltolódás, valamint a pénzügyi források folyamatos hiánya. A magyarországi közlekedési rendszert ért háborús károk, azonban sok tanulsággal szolgálhatnak a politikai és katonai vezetés számára.

³⁴ Koós Imre: i. m.

Mellékletek

1. sz. diagram

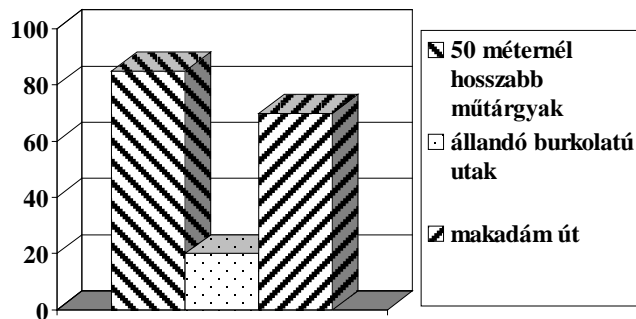
A vasutat ért károk néhány jellemző adata a pusztítás %-ában:



Szerkesztve: A Dokumentumok... adatai alapján

2. sz. diagram

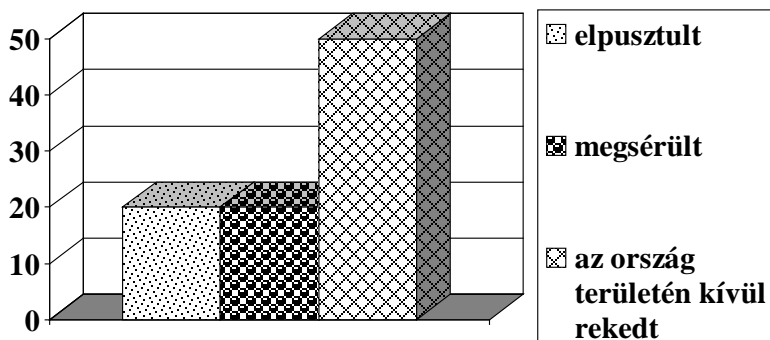
A közúti közlekedést ért háborús károk néhány jellemző adata a rongálódás %-ában:



Szerkesztve: A Dokumentumok... adatai alapján

3. sz. diagram

Magyar Királyi Folyam és Tengerhajózási Részvénytársaság háborús kárai %-ban:



Szerkesztve: A Dokumentumok... adatai alapján

Felhasznált irodalom:

1. 20. századi magyar történelem. Egyetemi tankönyv. Korona Kiadó. Budapest, 1997. Második bővített kiadás. Szerkesztette: **Pölskei Ferenc, Gergely Jenő, Izsák Lajos.**
2. A Magyar Dolgozók Pártja határozatai 1948–1956. Készült a Politikatörténeti Intézet gondozásában. Napvilág Kiadó. Budapest, 1998. Főszerkesztő: **Izsák Lajos.**
3. A Magyarországi Szövetséges Ellenőrző Bizottság Jegyzőkönyvei 1945–1947. Napvilág Kiadó. Budapest, 2003. Szerkesztette: **Feitl István.**
4. **Böloni József:** Magyarország kormányai 1848–1992. Negyedik bővített és javított kiadás. Akadémiai Kiadó. Budapest, 1992.
5. Budapest Lexikon. Akadémiai Kiadó. Második, bővített és átdolgozott kiadás. Budapest, 1993.
6. **Feledi Béla:** A gépjármű közlekedésünk jövője. Megjelent: a „Magyarország közlekedésügye 1947” című kiadványban. Közzé-

teszi a Magyar Mérnökök és technikusok Szabad Szakszervezete. Szerkesztette: Duzs János. Budapest, 1947. 142–146. o.

7. **Frisnyák Zsuzsa:** A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000. História könyvtár kronológiák, adattárak 7. Kiadja MTA Történettudományi Intézet. Budapest, 2001. Szerkesztette: **Glatz Ferenc**.
8. Források a magyar népi demokrácia történetéhez V. kötet. Főszerkesztő: **Verő Gábor**. Szerkesztő: **Káposztás István**. Dokumentumok a magyar közlekedés történetéből. A kötetet összeállította és bevezetőt írta: **Pálmány Béla**. Közlekedési Dokumentáció Vállalat kiadása. Budapest 1981. Bevezető III—LXXX. o.
9. **Halmosy Dénes:** Nemzetközi szerződések 1918–1945. A két világháború közötti időszak és a második világháború. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó és a Gondolat Könyvkiadó közös kiadása. Budapest, 1983.
10. **Halmosy Dénes:** Nemzetközi szerződések 1945–1982. A második világháború utáni korszak legfontosabb külpolitikai szerződésai. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó és a Gondolat Könyvkiadó közös kiadása. Budapest, 1985.
11. A Magyar Néphadsereg közlekedési szolgálat története: 1945–1980. Szerző nélküli. A Honvédelmi Minisztérium Magyar Néphadsereg Közlekedési Szolgálatfőnökség kiadványa. Budapest, 1988.
12. **Horváth Ferenc:** A magyar vasút veszteségei a második világháborúban és a rombolások helyreállítása. Vasúthistóriai Évkönyv 1995. Szerkesztette: **Mezei István**. Kiadja MÁV Vezérigazgatóság Budapest 1995. 27–65. o.
13. **Izsák Lajos:** Rendszerváltástól rendszerváltásig. Magyarország története 1944–1990. Kulturtrade Kiadó. Budapest, 1998.
14. **Karcag Imre:** A közlekedés újjáépítésének és fejlesztésének hároméves terve. Megjelent: „**Magyarország közlekedésügye 1947.**” Magyar Mérnökök és Technikusok Szabad Szakszervezete kiadványa. Szerkesztette: **Duzs János**. Budapest 1947. 22–25. o.

15. **Keller László:** A vasúti forgalom újjászervezése 1944/45-ben. Vasúthistóriai Évkönyv 1995. Szerkesztette: **Mezei István** Kiadja MÁV Vezérigazgatóság Budapest 1995. 67–99. o.
16. **Koós Imre:** Légi közlekedésünk jövője. Megjelent: a „**Magyarország közlekedésügye 1947**” című kiadványban. Közzéteszi a Magyar Mérnökök és technikusok Szabad Szakszervezete. Szerkesztette: **Duzs János**. Budapest, 1947. 152—159. o.
17. Magyarország a második világháborúban. Lexikon A–Zs. A Magyar Hadtudományi Társaság és Petit Real Könyvkiadó közös kiadása. Budapest, 1996. Főszerkesztő: **Sipos Péter**.
18. Magyarország felszabadítása. Tanulmányok hazánk felszabadításának történetéből. Szerkesztette: **Száva Péter**. Harmadik kiadás. Zrínyi Katonai Kiadó és Kossuth Könyvkiadó. Budapest, 1980.
19. **Pataky Iván–Rozsos László–Sárhidai Gyula:** Légi háború Magyarország felett. Zrínyi Kiadó, Budapest, 1992.
20. **Pető Iván–Szakács Sándor:** A hazai gazdaság négy évtizedének története 1945–1985. I. Az újjáépítés és a tervutasításos irányítás időszaka 1945–1968. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó. Budapest, 1985.
21. **Okváth Imre:** Bástya a béke frontján –magyar haderő-és katonapolitika 1945–1956. Aquila Könyvkiadó. Kiadási helynélküli. 1998.
22. Új Magyar Életrajzi Lexikon. Magyar Könyvklub. Budapest, 2002. Szerkesztette:
23. **Villányi György:** Vasúti járművek resticója: 1945—1955. Vasúthistóriai Évkönyv 1995. Szerkesztette: **Mezei István** Kiadja MÁV Vezérigazgatóság Budapest 1995. 101—130. p.

FOLYÓIRATSZEMLE

A NÉMET HADSEREG SZÁRAZFÖLDI ERŐINEK TÁMOGATÓ PARANCSNOKSÁGA

Lits Gábor¹

A szárazföldi erők bevethető harctámogató-, logisztikai és tábori híradó erői

A német hadsereg szárazföldi támogató parancsnokságának a felállítására 2002-ben kezdődött, lassan befejezés előtt áll, de még ma is tart. Ezzel a német hadseregben egy teljesen új rendszerű, a mai követelményeknek megfelelő támogató és logisztikai magasabbegység kerül felállításra, amely a hadsereg legerősebb és egyben nélkülözhetetlen magasabb egysége lesz és már ma is az.

A szárazföldi erők támogató parancsnokságának tervezett felállítási helyén Koblenzben jelentette ki a szárazföldi erők akkori vezetési parancsnoka **Rüdiger Drews vezérőrnagy** 2002. március 6-án: „*Ez a nap különleges helyet foglal el a német hadsereg történetében. Egy olyan szervezeti magasabbegység kerül felállításra, amelynek a múltban nem volt megfelelője, de még hasonlója sem nagyon*”. (Ez pedig a német hadsereg történeti fejlődését és az elmúlt nagy háborúkban való részvételét ismerve, elég ritka esetnek számít: szerző megjegyzése).

A szárazföldi erők támogató parancsnoksága békében mintegy 26000 katonával és 2300 polgári alkalmazottal, mint magasabbegység egyike az új hadsereg szervezet újító és egyben jobbító elemeinek.

A támogató parancsnokság alárendeltségében harctámogató és logisztikai csapatok összesen 6 dandár, 30 aktív zászlóalj, valamint a Bundeswehr tábori híradó központja és egy zenekari testület tartozik. Ezek az erők a Szövetségi Köztársaság területén 12 tartományban, 35 helyőrségben kerültek, illetve kerülnek elhelyezésre. Ehhez jön még 30 nem aktív egység, melyek mozgósításkor 33000 tartalékkal kerülnek feltöltésre. Ezzel a szárazföldi erők támogató parancsnoksága a jövőt illetően a hadsereg legerősebb magasabbegysége lesz, már ma is az, egyben a hadsereg tartalék állományának több mint a feléért is felelős.

¹ Dr. Lits Gábor nyá. mk. alezredes.

A támogató parancsnokság felé támasztott követelmények főbb keretei az új hadsereg szervezetben

A jövő biztonságpolitikai kihívásai a hadsereg számára főként azt jelentik, hogy a jövőben, békében, elsősorban Németországon kívül kerülnek alkalmazásra, szövetségi rendszerben, konfliktusok kialakulásának megakadályozására, illetve válságok leküzdésére. Ehhez jönnek még nemzetközi és honi területen, katasztrófák és sürgősségi helyzetek leküzdésének feladatai is. Ezekhez, a feladatokhoz korszerű, jól felszerelt, gyorsan átcsoportosítható, mozgékony, különféle módon rendelkezésre álló és alkalmazható, azonnal bevethető erők szükségesek, melyeknek ezeken, a jellemzőkön kívül, a korábbiaknál sokkal magasabb szintű túlélő képességekkel is rendelkezniük kell. A magasabb követelmények mellett azonban a 2001-ben megkezdett hadsereg reform egyben szűkebb keresztmetszetet is jelent, amelyek *nem csupán megfelelnek a hadsereg erejét, hanem egy teljesen új átépítési eljárás keretében, teljesítőképességét hozzáigazítják az új követelményekhez.*

A gépesített hadosztályok kisebbek lesznek és elsősorban alkalmazási kontingensek felállítására optimalizálják. E miatt a harctámogató és logisztikai erők – az un. hadosztály közvetlenek – személyi és pénzügyi keretei is csökkennek. Egy részük megmarad, több kötelék és egység keretté válik, vagy csak részei maradnak aktívak.

Ezeknek a csapatoknak a zömét négy fegyvernemi dandárba: tüzér-, légvédelmi-, ABV fegyverek elleni védelmi-, műszaki és két logisztikai dandárba: utánpótló, karbantartó és szállító feladatokra vonják össze és kerülnek a szárazföldi támogató parancsnokság alárendeltségébe.

Ily módon az előírt és megkövetelt csapatkiképzés is eredményesen végrehajtható. A frissítés és a feltöltés a szakcsapatokon, fegyvernemen belül biztosított. A modulrendszer elvének megfelelően elsősorban a hadosztály számára megszabott követelményeknek megfelelően, jól kiképzett erőket lehet és kell rendelkezésre bocsátani. A többnemzetiségű hadtest támogatása is lehetséges a csapatiskolákon vagy más szervezeti egységeken keresztül, mint például a hadsereg kiképző bázis.

Mivel a jövőt illetően a NATO parancsnokság számára, a mindenkori békefenntartó műveletekben való részvételre egy megerősített, bevetésre képes hadosztályt kell biztosítani, az ehhez szükséges magas készenléti erőket az un. reagáló erőket is itt kell tervezni.

A követelmények sokfélesége azt eredményezik, hogy itt kizárólag „*hosszú ideig szolgáló*” katonák vannak készenlétben. A kötelező sorkatonai szolgálat biztosítja a személyi megújulást és a honvédelem teljes körű felépítéséhez szükséges növekedést. Ezáltal a támogató parancsnokság kötelekeiből újra számos alegység nő ki úgy, hogy a szárazföldi haderő minden egyes hadosztálya szerves harctámogató és logisztikai erővel rendelkezhet.

Ebből adódóan békében és mozgósítás után a támogató parancsnokságra kulcsszerep hárul az alkalmazási kontingensek kialakítása során, nagy kötelekek gyakorlatainak támogatásánál és a gépesített hadosztályok feltöltésénél.

A támogató parancsnokság és a dandárok fő feladatai

A parancsnokság fő feladata, hogy a meghatározott, kialakítandó harci támogató- és logisztikai erőket, amelyeket különböző készenlétben és rendeltetéssel gyakorlatokra és alkalmazásokra előkészítenek teljes feladat spektrumukban támogassa. Az alárendelt dandárok és csapatrészek békében történő csapatszolgálati vezetésének fő feladatai mellett, további fő feladat mindenekelőtt a bevetésre szánt erők előkészítésének koordinálása, a hadosztályok és többnemzetiségű csapatok kiképzésének és gyakorlatainak biztosítása. *A támogató parancsnokság törzse ezekre a feladatokra került kialakításra.* Szabványtagozódás szerint „*állandóan helyhez kötve van tervezve*”. Nem kell kötelezően gyakorlatokon részt vennie és ezért nincs is felszerelve mozgó alkalmazási és bevetési eszközökkel. Valamennyi vezetési, csapatszolgálati és feladat ellátási körben 55 tiszt és 36 polgári alkalmazott áll a parancsnok közvetlen alárendeltségében. Ehhez jön még 77 altiszt és őrmester, valamint 54 fő legénységi állományú, ők alkotják a parancsnokság alárendeltségében a törzsszázadot.

Az alárendelt támogató és logisztikai dandárok 2002. áprilistól vezetik, irányítják saját kötelekeiket, alegységeiket. *Elsősorban* az alárendelt csapatok, fegyvernemi és szakalegységek gyakorlatainak előkészítéséért és végrehajtásáért, valamint a hadosztályok nem aktív kötelekeinek és egységeinek a kiképzéséért *felelősek*. Erőiket, eszközeiket bevetésre, alkalmazásra rendelkezésre bocsátják. Kötelességük továbbá a szárazföldi erők magasabbegységeinek és a többnemzetiségű hadtest kiképzésének és gyakorlatainak a támogatása, valamint hozzájárulni a fegyvernemek továbbképzésének teljesítéséhez.

A műszaki-, légvédelmi- és a tüzér dandárnak kiegészítő feladatként egy-egy ezred harcálláspontot kell magas készenléti fokon tartani, alkalmazás és gyakorlatok során működtetni, a támogatott hadosztályok számára biztosított fegyvernemi és szakcsapatok vezetésére.

A logisztikai dandárok erre a célra közösen állítanak fel egy harcálláspontot. **Az ABV felderítő - mentesítő dandárnak** ez nem feladata, mivel az ABV erők a hadosztályok kötelékében zászlóalj nagyságrendig szét vannak osztva.

Valamennyi alárendelt dandárra érvényes, általános követelmény mellett ki kell emelni néhány sajátosságot:

Az ABV felderítő – mentesítő dandár rendelkezik valamennyi (összesen 37 db) harcértékben magas szintű FUCHS ABV felderítő járművel. Békéidőben **kiegészítésként** vezeti a fegyveres erők 3 nem aktív ABV felderítő- mentesítő zászlóalját, melyek mozgósítás után területi feladatokra kerülnek alkalmazásra.

A tüzér dandárba kerültek szervezetileg a rakétatüzérség valamennyi erői és itt koncentrálnak a szárazföldi erők tüzérfelderítő erői és eszközei is. **Kiegészítő feladatként**, a tüzérség általános rendszerén belül, 5 olyan nem aktív páncéltörő tüzérzászlóalj gyakoroltatási rendszerét koordinálja, melyek békében a gépesített dandárok kötelékeihez vannak rendelve.

A légvédelmi dandár korszerű nagy teljesítő képességű légtérfigyelő (ellenőrző) radarrendszerrel és a legújabb rendszerbe állított könnyű és légi szállításra is alkalmas OZELOT légvédelmi rendszerrel rendelkezik (amely különösen alkalmas a hadosztály különleges feladatainak a támogatására).

A műszaki dandár rendelkezik a szárazföldi erők teljes hadihíd kapacitásával (a BIBER harckocsi gyorsíró kivételével). Az alárendelt nehéz műszaki zászlóaljak legkülönbözőbb felszerelése, – az M3 kételtű átkelő eszközökkel és az összehajtható úszóhíd készleteikkel, – szükségessé teszik a kiképzés, gyakorlatok és alkalmazások kiegészítő összehangolását, hogy a legkülönbözőbb teljesítmények érdekében a leghatásosabban lehessen őket alkalmazni.

A logisztikai dandárok, a megcélzott elképzelésekben, a hadsereg logisztikai ellátását végzik hadosztály szintig. **Külön feladatként** 2002 októbertől vezetik, irányítják a szárazföldi erők időarányosan felállítandó, összesen 31 regionális javító központját, melyek a szövetségi állam teljes

területén 18 helyőrségbe kerültek, illetve kerülnek elhelyezésre. A javító csapatoktól kb. 200 katonára és további 1800 magasán képzett polgári szakemberre, ezeken a helyeken regionális hatáskörben összegyűjtik a sérült hibás harc- és egyéb járműveket és együttműködve a polgári javító szervezetekkel megjavítják.

A logisztika rendszerén belül 2003. júliustól a parancsnokság átvette **a hadsereg** mindkét „*hosszú tároló idejű*” raktárkomplexumát (Straelen és Pirmasens), melyekben a nem aktív kötelékek nagyméretű haditechnikai eszközeit (kb. 1200 lánctalpas, valamint 530 kerekes jármű, vontató, utánfutó, nehéz szállító jármű) raktározzák. Ugyanezen időpontban került alárendeltségbe a **mozgósítási központ** Brukhierben, ahol 40 nem aktív szárazföldi kötelék anyagát tárolják.

A szárazföldi erők és a légi erők **tábori híradó erőit** szakmailag a Bundeswehr Diez-ben lévő **tábori híradó központból** irányítják. Itt képezik ki és készítik fel alkalmazásra. Ez a szolgálati hely 2002. október 1-én „*a tábori kiképző századból*” alakult. A tábori híradó erők eddigi „*klasszikus*” bevetési tapasztalatai alapján – főként, amit a balkánon szerettek - a híradás terén számos új eljárás alakult ki, amelyhez a jól kiképzett híradó szakemberek alapvetően hozzájárultak.

A szárazföldi erők zenekari együttese (Honvéd Együttes) főként a Rheinland - Pfalzban és Saarlandban lévő csapattestekhez kötődik. Elsősorban saját csapatok katonai ünnepein és polgári jótékonyági hangversenyeken szerepelnek.

Az alárendelték tágas díszlokkációja egyrészt a szolgálati felügyelet és személyes együttműködés jelentős kiterjedését jelenti, másrészt azonban a szárazföldi erők csaknem valamennyi nagy kötelékével a „*kápuban*” történő együttműködés gyakorlását is biztosítja.

A hadsereg magasabbegységeinek támogatása bevetések (alkalmazások) és gyakorlatok során.

Békében, a logisztikai és harctámogató csapatoknak a szárazföldi haderő magasabbegységeibe történő tagozódását, nem szabályozza szoros besorolás. Ennek megfelelően a hadsereg vezetése már 2001-ben a prioritásoknak megfelelően rögzítette a szárazföldi csapatok támogató parancsnoksága erőinek elosztását. Egy gépesített hadosztály nagyméretű hadművelet keretében való részvételének előkészítése elsőbbséget élvez a többnemzetiségű hadtest támogatásához képest. **Előtérben áll tehát az**

alkalmazásra tervezett erők előkészítése és kiküldése, amelyeket a hadsereg parancsnokság hadműveleti terveiben rögzített. Támogató erőként már 2002-ben szinte valamennyi dandárral számoltak az SFOR, KFOR, Task Force FOX, ISAF és ENDURING FREEDOM tevékenységek keretében.

Második fő feladat a gyakorlatokon való részvétel, közreműködés. Ez azt jelenti, hogy a gépesített hadosztályok és a többnemzetiségű hadtest törzs gyakorlatainak követelményeit középtávú tervezés keretében, két évre előre a támogató parancsnokság irányelvei szerint koordinálják. A gyakorlatok tervezésének keretében megfelelő konferenciákat tartanak a támogató parancsnokság, hadtest törzs és a hadosztályok szintjén. Már itt lefektetik a bizonyítandó képességeket, elérendő követelményeket és összehangolják a gyakorlatok terveit.

A 2002- ben történt felállítás megkezdése után, a 2003-ra vonatkozó első intézkedések idejében megtörténtek. Ennél a hadsereg eddigi terveire építettek, mindenekelőtt a hadosztályokéra. A magasabbegységek szintje alatt a csapatiskolák, a harcgyakorlat központ, illetve a regionális gyakorlóközpontok és a kiképzési javaslatok figyelembevétele is hasonlóképpen nagyon fontos volt. A sokoldalú összehangolások komplex **„kapcsolat összefonódáshoz”** vezettek a hadtest, a hadosztályok, valamint a csapatiskolák és a támogató parancsnokság között.

A tüzér, légvédelmi és műszaki, valamint a két logisztikai dandár törzsei úgy kerültek elhelyezésre, hogy személyzetük egy-egy ezred harcálláspont magjaként a magasabbegységek gyakorlatai számára rendelkezésre álljanak. Ehhez a dandártörzseket a megfelelő helyeken és a szükséges mértékben kellett elhelyezni. Előre látható azonban, hogy bizonyos esetekben az alárendelt kötelékek különleges személyzetét is be kell vonni, mindenekelőtt a többnemzetiségű hadtest esetében, ahol a hadtest és a hadosztály csapatainak kell gyakorolni. A gépesített hadosztályokkal való együttműködés keretében azon személyek is, akik nem tartoznak az aktív ezred törzsekbe, kiképzési és gyakorlattervezési feladatokba bevonhatók.

További követelmények, feladatok adódnak a csapatiskolák gyakorlati terveiből, mivel a tancsapat részek a jövőben csak korlátozott mértékben fognak rendelkezésre állni. Regionális támogató csapatrészek beszerzése révén sikerült a csapatiskolák alapvető támogatását biztosítani. Már most felismerhető azonban, hogy a szárazföldi haderő intenzív kiképzése nagy kihívást jelent.

Ezért a parancsnokság törzse különleges felelősséggel, időben történő tervezéssel törekszik a megfelelő együttműködésre valamennyi „**igénybevevővel**” azért, hogy valamennyi (igen sokrétű) követelménynek megfelelően (jól) eleget tudjon tenni.

A tartalékosok szerepe a támogató parancsnokság kötelékeiben

Az ország megvédésének feladatai szükségessé teszik mozgósítás után a támogató parancsnokság csapatainak személyi feltöltését. A támogató parancsnokság tartalékosok szempontjából is a hadsereg legerősebb magasabbegysége. Együttműködve a többi hadosztály parancsnoksággal és a személyügyi tervező helyekkel, még számos intézkedés meghozatala szükséges, hogy a mozgósítandó állomány a parancsnokságok számára a szükséges mennyiségben a megfelelő helyen és időben biztosítva legyen.

Harci alkalmazások és gyakorlatok során is elkerülhetetlenek a tartalékosok, mivel a csapatok számos különleges alkalmazás esetére nem rendelkeznek elegendő, megfelelő szintű és mennyiségű szakember állománnyal. Ugyanez a helyzet honi területen történő katasztrófa elhárítás, szükséghelyzetek esetén történő alkalmazások során is. A támogató parancsnokság aktív, nem aktív és részben aktív csapatai a jövőben kiképzés, gyakorlatok és alkalmazások során, **szorosan együttműködik a hadsereg magasabbegységeivel**, ugyanis csak így, ily módon lehet a tartalékosok képességeit optimálisan hasznosítani azért, hogy a hadsereg teljesítő képességét valamennyi feladatkörben megtartsa és a lehetőség szerint, még javítsa is.

A támogató parancsnokság felépítésének folyamata, főbb ütemei

A parancsnokság felállítását szervezési parancs írta elő. Nem írták elő azonban azt, **hogyan kell megtölteni étellel egy új parancsnokságot**. Képletesen szólva, kezdetben volt egy papírlap a szárazföldi csapatok parancsnokságának a leírásával. Hogyan, milyen módon valósult, valósul meg, a meglehetősen „**kevés**” javaslattal ellátott utasítás?

A megoldás, a siker kulcsa valamennyi szinten a katonák és polgári alkalmazottak kezében volt. Mindenekelőtt őket kellett **az „új”** helyességéről és egyértelműségéről meggyőzni. Csak ezután lehetett minden erőt bevetni és a jövő hadseregének a magvát elvetni. Ennek elérése volt és van ez ideig is a legnagyobb kihívás. A parancsnokságnak az volt a szán-

déka, hogy ezt a pozitív magatartást, fejlesztési kedvet aktívan támogatja és minden körülmények között folyamatosan fenntartja. Ehhez az alábbi ötszakaszos „*elgondolást*” *fejlesztették ki és hajtották végre*:

Az *első szakasz*, a tisztán szervezési feladatok mellett az önazonosság megtalálása és újrakezdés jegyében telt, gyorsan megcéloztak egy összetartozás érzését. Az elgondolásbeli munkáknál összegyűjtötték és felhasználták a felállított törzsek alkalmazottainak, mint a jövőbeni tevékenységi területek gazdáinak a tapasztalatait, elgondolásait, javaslatait. Összességében az első szakaszban nagyon jelentős volt a magas szintű motiváció, „*valami újat alkotni*” lelkesedés. Igazi úttörőszellem uralkodott, amit a parancsnokság törzse a mai napig igyekszik megtartani.

A *második szakasz* tartalmazta a további fejlesztés fő irányait és kereteit. A szolgálati helyek bevonásával, ünnepi aktus keretében, széles nyilvánosság bevonásával, első alkalommal került sor a támogató parancsnokság létezésének és jövő szerepének a megvilágítására. A belső munkára érvényes volt a közös megértés a parancsnokság teljes területén belül. A helyzet átfogó megítélésének keretében azonosultak a lényegesebb jövőbeni tevékenységi területekkel. Az átültetés „*a támogató parancsnokság 2002 -re vonatkozó első irányelvében*” történt meg, amely megadta a lényegesebb impulzusokat a további fejlesztésre vonatkozóan.

A *harmadik szakasz* szolgálta a „*kezdetet*” és az egész szakaszra a parancsnokság belső megismerésének folyamata nyomta rá a bélyegét. Parancsnoki szinten és a különböző vezetési szinteken *megtörténtek az első megbeszélések* az alárendelt területek alkalmazottaival azért, hogy lerakják a sikeres együttműködés alapjait. A parancsnokság sajátossága, különlegessége a jövő hadseregében szükségessé tesz egy átfogó és részletes információt is a parancsnokságról a hadseregben. Ehhez kifejlesztettek *egy információs tájékoztató programot*. Ennél az volt a cél, hogy mindenekelőtt az előljárót, a hadtestet, a hadosztályokat és a csapatiskolát célirányosan tájékoztassák az együttműködés mindenkori tartalmáról és lehetőségeiről, ugyanakkor rámutatni a tevékenység hatáira, korlátaira is.

A *negyedik szakaszban* jellemző volt a *bevezetett intézkedések megtartása*. A közösen végzett munka és tapasztalat bázisán fejlődött az identitásra vonatkozó eszménykép. *Kifelé* a parancsnokság szerepét a Bundeswehrben aktívan, valamennyi döntést saját felelősségi körben kellett megmagyarázni. *Befelé* közös megértést kellett megcélozni és valamennyi alkalmazottnak – munkája szintjének megfelelően – az elérendő célok érdekében kellett tevékenységét végezni.

Ezek az elgondolások érvényesek voltak az eddigiekben és még vannak a jelenben is, a most folyamatban lévő ötödik szakaszban. A munka súlypontja most a belső és külső együttműködés még magasabb szinten tartása és a pozitív tartalmú építkezési ütem megtartása.

A támogató és logisztikai parancsnokság megalakításával javul az arculata a jövő hadseregének

A támogató parancsnokság alapvetően hozzájárul a hadsereg jelenlegi, de mindenekelőtt jövőbeni feladatainak teljesítéséhez. A bevetésre előirányzott törzseknek és csapatoknak, alárendelt dandároknak és köteleknek *„alkalmazásra történő valóságos rendelkezésre bocsátása”* a parancsnokság legfontosabb feladata és teljesítménye. Ez felel meg az alaprendeltetésnek és a parancsnokság felé állított követelményeknek. Ezen belül előremutatóan és rugalmasan kell működni és a hadsereg jövőjét a megfelelő szakértelem bevitelével kell alakítani.

Jóllehet az anyagi eszközök békeidőben való korlátai határt szabnak a lehetőségeknek. Az itt dolgozó katonákkal, polgári dolgozókkal együtt a parancsnokság bátran néz szembe a különleges kihívásoknak azért, hogy a hadsereg pozitív változását eredményesen és előremutatóan elősegítse. Sok bizalom és igen pozitív hozzáállás jellemzi ezt a feladatot a *„még nem próbált, teljesen újnak,,* a realizálását.

10 hónappal a parancsnokság rendszerbe állítását követően, 2003. januártól, már mintegy 19200 katona volt 25 kötelekben és csapatrészből, a parancsnokság alárendeltségében. 2003. július 1-ig, szinte a teljes békelelétszám feltöltésre került – 15 hónappal az első alegységek felállítása után.

Már most is igaz: a támogató parancsnokság a hadsereg központi és egyben legerősebb magasabbegysége. Alkalmazási készenlétbe helyezi a hadsereg gépesített hadosztályait és a többnemzetiségű hadtestet, jól kiképzett harci támogató és logisztikai erőket bocsát rendelkezésre, bevetésre, kiképzésre és gyakorlatokra a helyzetnek és feladatoknak megfelelően. A rendelkezésre álló erők alkalmazására már 2003-ban és 2004-ben is megfelelő tervek álltak rendelkezésre. A parancsnokság első bizonyítási lehetősége a 2002-es elbai árvíznél adódott az erők alkalmazása és irányítása terén, jól vizsgázott!

A támogató parancsnokság komoly felelősséget visel a hadsereg jövőbeni átszervezésével kapcsolatban. 2003 végén szimpóziumot tartottak,

amelyen az alárendeltek és a hadosztályok, a hadtest és a csapatiskolák is részt vettek, hogy a hadsereg jövőbeni logisztikai harctámogató feladatait megbeszéljék.

A támogató parancsnokság katonáival, sokrétű és terjedelmes haditechnikai felszereléseivel alapvető jelentőségű a hadsereg feladat teljesítése szempontjából. *A támogató parancsnokság felállításával, mint a harctámogatás és a logisztika magjával, a hadsereg elnyeri jövőbeni arculatát, új profilját.* A parancsnokságra és az alárendelt dandárokra is egyaránt érvényes, hogy támogatásuk nélkül a hadseregben semmilyen nagyobb feladatot nem lehet végrehajtani, megvalósítani. A támogató parancsnokság teljesítménye ezzel mintegy előfeltétele a közös sikernek. Ehhez alapvetően hozzájárul a parancsnokság valamennyi katonája és polgári alkalmazottja. A jövő követelményeinek megfelelően előtérbe kell helyezni a Team szellemet. Ebben a „*Viribus unitis*” (közös erővel) szellemben tevékenykedik a parancsnokság vezetése és a teljes állomány már a jelenben és fog a jövőben is.

Forrás:

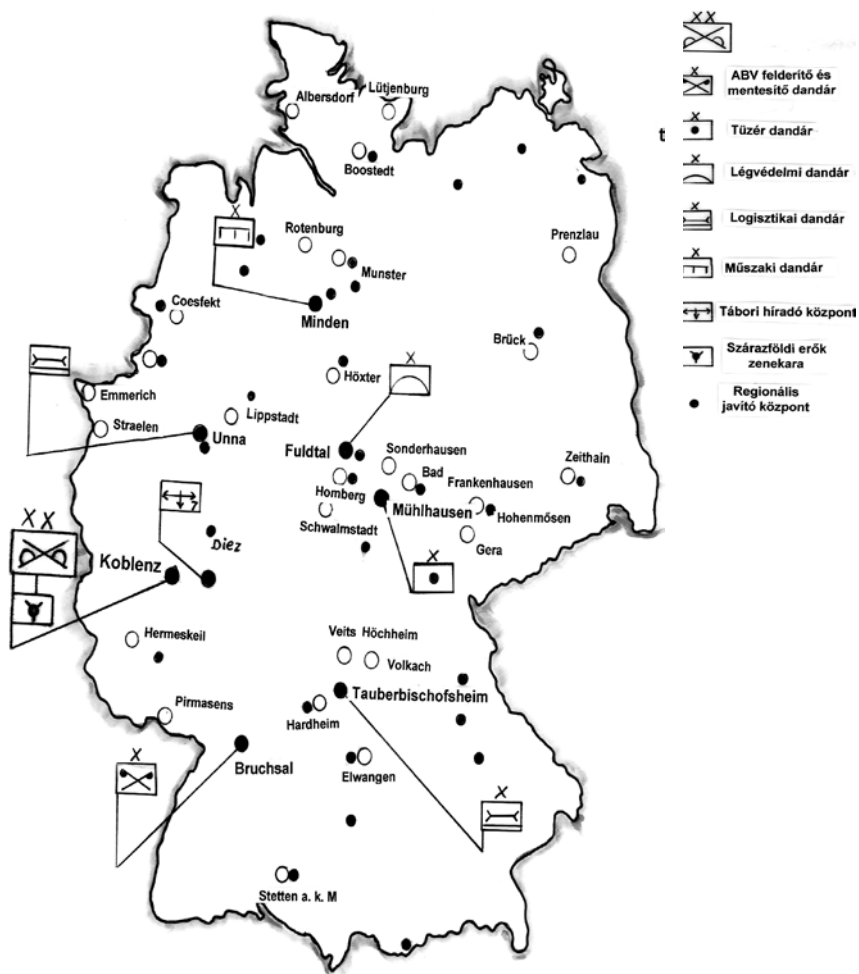
Europäische Sicherheit 2003. II. félév.

**Az alárendelt dandárok nagyméretű harcászati,
műszaki technikai eszközei a célstruktúrában**

Alárendelt dandárok	mennyiség (db, klt)	Típus jelölése
Műszaki dandár	30	Műszaki harckocsi
	30	Összehajtható hídrendszerek (összehajtható vagy úszóhidak)
	30	SKORPIO aknavető
	30	aknarakó rendszerek
	30	M3 kétéltű járművek
Légvédelmi dandár	126	GEPÁRD légvédelmi (légelhárító) rakéta
	100	ROLAND páncélos légvédelmi rakéta
	45	OZELOT fegyverrendszer
	4	LÜR légtérfigyelő ellenőrző rendszer
ABV dandár	75	FUCHS vegyi ABV felderítő páncélos
	180	Mentesítő gépjármű
	15	Komplett felszerelés a mentesítő helyek berendezéséhez
	22	Víz tisztító berendezés
Tüzér dandár	120	MARS közepes rakétavető
	6	DOBRA tüzérségi radarfelderítő célbefogó rendszer
	10	CB 289 felderítő rendszer, összesen 180 rakétával (repülőtest)
	10	Kis repülőgépes célfelderítő rendszer, 30 repülőeszközzel
Logisztikai dandárok	2500 tonna	Szállítókapacitás békében
	36	Mentesítő harckocsi
	390	Harc eszközök, gépek szállítására alkalmas szállító-repülőgépek száma, ebből 156 nehéz eszközök számára

Szárazföldi csapatok támogató parancsnokságának dízlokációja (célstruktúra)

Szárazföldi csapatok támogató parancsnoksága



Méretarány 1: 3,5 Millió

AZ MH REPÜLŐMŰSZAKI SZOLGÁLATFŐNÖKSÉG KIADÁSÁBAN MEGJELENŐ „TÁJÉKOZTATÓ” 2005. 1. SZÁMÁBAN KÖZÖLT FONTOSABB KÜLFÖLDI REPÜLŐ SZAKMAI CIKKEK ÉS INFORMÁCIÓK FORDÍTÁSAINAK RÖVID ISMERTETÉSE

*Kaufmann János*¹

Új szárnyakkal tervezik felszerelni az A-10 repülőgépeket

Az USAF egy kibővített modernizálási program keretében új szárnyakkal tervezi felszerelni a Fairchild A-10 Thunderbolt II. repülőgépeket, hogy biztosítsa azok szolgálatban maradását 2028-ig. Az A-10 tervezett teljes műszaki üzemidejét megkészszerzték, s ezáltal 16.000 repült órára növelték.

Tájékoztatás a MEADS légvédelmi rendszer fejlesztéséről

A Lockheed Martin cég által vezetett MEADS International Konzorcium átvette a szerződés-levelet, amely engedélyezi a Közepes Kiterjedt Légvédelmi Rendszer (MEADS) fejlesztési munkáinak megkezdését. A MEADS rendszer az USA-ban és Németországban lévő Patriot- és az Olaszországban lévő Nike Hercules légvédelmi rendszereket fogja leváltani. A MEADS International konzorcium magába foglalja a Lockheed Martin céget, valamint Németország EADS/LFK és Olaszország MDBA ipari csoportjait.

Az USMC nehéz szállítóhelikopter stratégiája

Az U.S. Tengerészgyalogság (USMC) tisztázta a nehéz szállítóhelikopter (HLR) beszerzésre vonatkozó stratégiáját. A HLR kifejlesztését a Sikorsky cég fogja végezni. Az új típusal 2015 után kívánják lecserélni a jelenlegi CH-53A Sea Stallon nehéz szállítóhelikoptereket. *A cikk részle-*

¹ Kaufmann János nyá. mk. ezredes, MH ÖLTP szakkönyvtár főmunkatársa. (Részletes tájékoztató a HM 576-81 telefonszámon kapható).

tesen ismerteti az új HLR típussal szemben támasztott követelményeket, a helikopter szerkezeti felépítését.

A három hajtóműves HLR teljesítőképességének várható főbb adatai:

- 13.6000 kg külső teher szállítása legalább 205 km távolságra;
- Lehetőség maximális teherrel a 900 m tengerszint feletti magasságról, 33⁰C külső hőmérséklet mellett történő felszállásra.

Tájékoztatás az egyedüli orosz repülő- és űripari társaság létrehozásának előkészítéséről

Az orosz kormány tervezi egy egyedüli nemzeti repülő- és űripari társaság létrehozását. Az erre vonatkozó tervek végrehajtásában jelentős lépést képez *Alekszej Fjodorovnak*, az Irkut konzorcium elnökének az RSZK MiG cég vezetésére történt kinevezése *Putyin elnök* részéről. Fjodorov várhatóan elő fogja készíteni a céget a privatizációra és az Irkut konzorciummal együtt a tervezett egyedüli nemzeti repülő- és űripari társaságba történő befoglalásra. Kinevezése egyben az export megrendelések teljesítéséhez szükséges MiG-29 gyártás-újrakezdés számára is előkészíti a talajt, ami eddig a finanszírozás hiánya miatt nem került realizálásra.

Oroszország avionikai cégek egyesítésére készül

Putyin elnök aláírta az „*Avionika*” elnevezésű egyesített avionikai társaság létrehozásával kapcsolatos törvényt. A 19 repülő avionikai be rendezéseket gyártó vállalatot magába foglaló új részvénytársaságot 2005 közepéig kell megalapítani, s feladata lesz a navigációs rendszerek, tűzvezérlő lokátorok, robotpilóták, fedélzeti számítógépek, repülésvezérlő rendszerek és fedélzeti élet-fenntartó rendszerek fejlesztése és gyártása.

A BAe cég lett kiválasztva az U.S. Hadsereg helikoptereinek önvédelmi rendszerekkel való ellátására

Az U.S. Hadsereg aláírt egy 484 millió USD értékű szerződést a BAe céggel, melynek alapján közös rakéta-figyelmeztető és fejlett infravörös ellentevékenységet biztosító alrendszerekből álló kombinált önvé-

delmi rendszerek kerülnek leszállításra, melyeket várhatóan a Hadsereg Boeing CH-47 Chinook és Sikorsky UH-60 Black Hawk szállítóhelikoptereibe fognak beszerezni.

Tájékoztató az olasz M346 kiképző-vadászrepülőgép fejlesztéséről

Az Aermacchi cég M346 fejlett kiképző-vadászrepülőgép prototípusa 2004. október 11-én bemutató repülést hajtott végre az olasz miniszterelnök és más kormányzati, katonai és ipari képviselők előtt. *A cikk ismerteti a 2004. júliusában először repült M346 típus eddigi üzemeltetésének főbb tapasztalatait, s a fejlesztés további ütemtervét. Az első sorozatgyártású repülőgép leszállítása 2009-re van tervezve.*

A Kamov Ka-50/52 harcihelikopter fejlesztésének leállítása

Az orosz kormány törölte a 2005 évi költségvetésből a Ka-50/52 harcihelikopter fejlesztésének finanszírozására szolgáló kereteket, ami a program végét jelenti, s egyben megerősítik a Rostvertol Mi-28N harcihelikopter kiválasztását az Orosz Hadsereg követelményeinek kielégítésére.

Tájékoztató az Eurofighter gyártás helyzetéről

Úgy tűnik, hogy a partnerországok (Németország, Olaszország, Spanyolország és az U.K.) közös Eurofighter programjával kapcsolatos elhúzó válság befejeződik és aláírásra kerül a Tranche 2 megállapodás alapján legyártandó 236 repülőgépre vonatkozó szerződés. Ez egyben azt is lehetővé fogja tenni, hogy a partnerországok leszállítsák az első 18 export-repülőgépet Ausztria számára az Eurofighter gyártási szerződés szerint, melynek értéke 2 milliárd €

A Boeing cég nagytömegű bomba fejlesztésébe kezd

Az USAF nagy erőfeszítéseket tesz a föld felszíne alatt mélyen elhelyezkedő objektumok leküzdésével kapcsolatos probléma megoldására. Ezzel összefüggésben a Boeing cég egy 13.600 kg súlyú, új nagytömegű áthatoló fegyver (MOP) fejlesztésébe kezd, amely közel 40 %-kal nagyobb lesz, mint a 2003-ban szolgálatba állított 9.500 kg súlyú MOAB.

A cikk ismerteti a MOP szerkezeti felépítését, működési elvét, s alkalmazási lehetőségeit.

Kína a Szu-27 vadászrepülőgép-összeszerelési megállapodás változtatását fontolja

A 10 évvel ezelőtt aláírt, s 200 repülőgép összeszerelésére vonatkozó kormányok-közötti megállapodás változtatása az együlékes elfogó vadászrepülőgép fejlettebb modifikációjának kialakításával kapcsolatos. Oroszország a modernizált Szu-27 SZKM változatot javasolja Kínának, amely magába foglalja a repülőgépvezető üvegfülkéjét, a precíziós navigációs rendszereket, a légiutántöltő rendszert, valamint a képességet a fejlett orosz precíziós-irányítású fedélzeti fegyverek alkalmazására.

A modernizálás megszünteti a C-130J szállítórepülőgépek korlátozásait

Az U.S. C-130J szállító-repülőgépei számára nincs engedélyezve több kulcsfontosságú feladat végrehajtása, beleértve a teherledobást és a csapatok légi deszántolását; az ellenséges környezetben történő repülő harctevékenységet; a harci kutatást és mentést; a gépszemélyzet éjjellátó eszközök felhasználásával történő tevékenységét, valamint a vizuális kötelékreplést. E korlátozások megszüntetésére a Lockheed Martin cég megkezdte a repülőgépek modernizálását. *A cikk részletesen ismerteti a modernizálási program tartalmát és ütemtervét.*

Izrael befejezi az Apache Longbow harcihelikopterrel kapcsolatos teszteléseket

A tesztelések befejezésével az izraeli Légierő készül a jövőben rendszerbe állítandó AH-64D Apache Longbow harcihelikopterek konfigurációjának véglegesítésére. *A cikk ismerteti a tervezett konfiguráció fő elemeit, s a tesztelések eddigi eredményeit, valamint az izraeli Apache Longbow harcihelikopter-park kialakításának várható ütemtervét.*

A lézerfegyverek kulcsfontosságú tesztelési fázisának megkezdése

2004. november 12-én földi viszonyok között végrehajtották a Boeing YAL-1 repülőgép vegyi lézerrendszerének sikeres „*első begyűjtését*”, s folyamatban van a repülőgép felkészítése a lézer sugár-nyaláb vezérlőrendszer repülési tesztelésének végrehajtására. *A cikk ismerteti az „első begyűjtés” tapasztalatait, valamint a tesztelési program további várható végrehajtásának ütemtervét.*

Tájékoztató az A400M katonai szállító-repülőgép fejlesztéséről és gyártásáról

A csaknem két évtizeden keresztül végigvonuló bizonytalanság és több kudarcba fulladt kísérletezés után az A400M végre egy reális programmá vált az ütemterv és a költségkihatások tekintetében. Hét európai ország (Belgium, Franciaország, Németország, Spanyolország, Törökország, Luxemburg és az U.K.) együttműködésével az A400M nemcsak az eddigi legnagyobb közös beszerzési program, hanem az első olyan katonai beszerzési szerződés is, amely kereskedelmi bázisra támaszkodik.

A program 2003. május 31-én történt hivatalos ipari beindítása előtt néhány nappal a hét európai partnerország aláírta az egyezményt *180 repülőgép beszerzésére az alábbi elosztásban:*

	Darabszám	A szállítások megkezdése
Németország	60	2010
Franciaország	50	2009
Spanyolország	27	2011
U.K.	25	2010
Törökország	10	2009
Belgium	7	2018
Luxemburg	1	2017

A cikk több részből áll, melyek az alábbi kérdésekkel kapcsolatosak:

- A program beindítását megelőző mintegy két évtizedes időszakban felmerült elképzelések, bizonytalanságok, politikai, gazdasági és pénzügyi problémák;
- A fejlesztés kockázatának csökkentését biztosító megoldások;
- Az új típussal kapcsolatos piaci követelmények és lehetőségek;
- Az A400M programszervezet felépítése és irányítása;
- A fejlesztési és gyártási együttműködés a partnerországok, illetve a különböző cégek között;
- A gyártás és a gyártással kapcsolatos szállítások szervezése;
- Az A400M repülőgép fő harcászati-technikai adatai, s alkalmazásának előnyei és sajátosságai;
- A repülőgép sárkányszerkezetének, fedélzeti rendszereinek, s hajtóműrendszerének felépítése, légiüzemeltetési és üzemeltetési sajátosságai.

Az USAF prioritásként kezeli az F-16 géppark modernizálását

Míg az érintett ipar és a nagyközönség figyelme elsősorban az USAF azon erőfeszítéseire összpontosul, melyek az F/A-22 Raptor, valamint az F-35 JSF vadászrepülőgépek beszerzésére és rendszerbeállításának előkészítésére irányulnak, a haderőnem folytatja a jelentős beruházások eszközését a meglévő F-15 és F-16 gépparkba.

Az F-16 típus vonatkozásában a beruházások a repülőgépek olyan modernizálási programjainak megvalósítását célozzák, melyek biztosítják a szerkezeti élettartam növelését, a fedélzeti avionikai rendszerek és berendezések tökéletesítését, valamint az új szenzorok és fedélzeti fegyverek beintegrálását. Az USAF évenként átlagosan 600-700 millió USD-t fordít arra, hogy biztosítsa az F-16 géppark korszerűségének és túlélőképességének fenntartását és annak hatásos harci erőnként 2020-ig, vagy esetleg azon túl is rendszerben tartását.

Az egyik legnagyobb modernizációs erőfeszítést az u.n. Közös Konfigurációt Megvalósító Program (CCIP) képezi, melynek végrehajtása

biztosítja a Block 40 és Block 50 repülőgépek átalakítását egy azonos teljesítőképességgel rendelkező egységes konfigurációra. A CCIP program alapján a repülőgépek lényegében ugyanazon szoftverrel és avionikai be-
rendezésekkel lesznek ellátva, s képesek lesznek ugyanazon harcfele-
latok végrehajtására. A közös szerkezeti felépítés a logisztikai biztosítás
hatékonyságának növelését is eredményezni fogja.

A CCIP program végrehajtásával a Block 40 konfigurációjú repülő-
gépek is képesek lesznek az AGM-88 HARM rakéták alkalmazására az
ellenséges légvédelem elnyomására, a Block 50 konfigurációjú repülőgé-
pek viszont alkalmassá válnak a Litening, Lantirn és Sniper célkiválasztó
konténerek felhasználására.

Szintén a CCIP program alapján a Block 40 repülőgépek is fel lesz-
nek szerelve a repülőgép-vezető sisakjába beépített célzórendszerrel
(JHMCS), s az egységes konfigurációra történő áttérés során minden rep-
ülőgép el lesz látva új fedélzeti harcfelelat-orientált számítógépekkel,
magnövelt helyzetismeretet biztosító színes kijelző képernyőkkel, a Link
16 adatkapcsolati rendszerrel, valamint fejlett fedélzeti IFF azonosító
rendszerrel.

A CCIP program a Block 50 repülőgépek több mint felénél már vég-
rehajtásra került, a Block 40 repülőgépeknél pedig a program 2006-ban
kezdődik, s várhatóan 2010-ben fog befejeződni.

A DBE hatás

A Defence Procurement Analysis (DPA) folyóirat Winter 2004 szá-
ma „*Airbus korszak*” címmel cikket közöl, amely átfogó tájékoztatást ad
az Airbus A400M katonai szállító-repülőgép fejlesztésének és gyártásá-
nak helyzetéről, valamint szerkezeti sajátosságairól. Ezek közül részlete-
sen ismerteti a négy hajtóműves repülőgépen alkalmazott egyik legérde-
kesebb megoldást, amit az képez, hogy a szárnyon elhelyezkedő külső és
belső hajtómű által meghajtott légcsavarok egymással ellentétes irányban
forognak. Ezáltal a két hajtómű között egy különleges áramláshatás jön
létre, amely DBE (Down-Between-Engines) néven ismeretes. A DBE ha-
tás jelentős előnyöket biztosít, s kedvezően befolyásolja mind az aerodi-
namikai jellemzőket, mind pedig sárkány szerkezeti kialakítását.

A DBE hatás:

- Biztosítja a szimmetrikus levegőáramlás kialakulását, ami viszont megjavítja a repülőgép felhajtóerő jellemzőit és oldalstabilitását;
- Kiküszöböli a szárnyakra ható csavarónyomaték és légcsavaroszél hatások nagy részét a hajtóművek közötti szárnyszakaszon;
- Csökkenti valamelyik külső hajtómű leállásakor a repülőgép hajlamosságát az intenzív elfordulásra. A DBE hatás ezen előnyének felhasználásával 17 %-kal csökkenthető a függőleges vezérsík felülete;
- Biztosítja kis repülési sebességeknél a szárny felhajtóerejének mintegy 4 %-kal történő növelését, ami lehetővé teszi az egyszerűbb és könnyebb fűszárnyak alkalmazását, valamint a vízszintes vezérsík felületének csökkentését.

Tájékoztató a RecceLite harcászati légi felderítő rendszerről

A közelmúlt hadműveleteinek tapasztalatai aláhúzzák a pontos és időbeni információkon alapuló magas-színvonalú felderítés szükségességét. Az ilyen felderítés harcászati szinten, nappal, éjjel és minden időjárási viszonyok között történő biztosítása megköveteli a különböző hullámhosszokon működő információgyűjtő rendszerek keverékének alkalmazását. E rendszerek közül kiemelkedő jelentőségű a gépszemélyzettel ellátott repülőeszközökkel végrehajtott felderítés, melynek számos előnyét jól bizonyították a közelmúlt-hadműveleti, ahol az alkalmazás egyszerűsége és gyorsasága lényeges kritériumot képezett.

A cikk ismerteti a könnyen telepíthető RecceLite harcászati felderítő rendszert, amely a Carl Zeiss Optronics cég koncepcióján alapul, s a Rafael céggel közösen került kifejlesztésre. A rendszer már szolgálatban van a Spanyol Légierőnél az EF-18 repülőgépeken és kiválasztásra került a Királyi Holland Légierő részéről az F-16 repülőgépeken történő alkalmazásra. A rendszer magába foglal egy több-szenzoros harcászati felderítő konténert, egy mobil rendszerként is kialakítható feladattervező és képértékelő földi állomást, valamint egy adatkapcsolati rendszert.

A konténer fel van szerelve a legkorszerűbb elektro-optikai és infravörös (IR) szenzorokkal, melyek a vizuális és infravörös hullámhossztartományokban egyidejűleg végzik a nagy felbontóképességű képek gyűjtését.

A cikk részletesen ismerteti:

- A RecceLite rendszer repülőgépre történő felszerelését és a rendszer interoperabilitását;
- A repülőgép interfészeket;
- A kijelzést és vezérlést a repülőgépvezető-fülkében;
- A rendszer automatikus és kézi üzemmódjainak sajátosságait;
- A rendszer működésére és teljesítményére, valamint az adatkapcsolati rendszer alkalmazhatóságára vonatkozó információkat;
- A földi feladattervező és képkiértékelő állomás felépítését és fő funkcióit;
- A kísérleti repülések eredményeit.

Szu-27: egy klasszikus vadászrepülőgép

Az 1960-as években a vezető katonai hatalmak intenzív tevékenységet folytattak új vadászrepülőgépek tervezésére, hogy lecserélhessék a szolgálatban lévő olyan harmadik generációs típusokat, mint az F-4 Phantom, a Mirage F1, a MIG 23 és a Saab J37 Viggen. 1966-ban az Egyesült Államok beindította az u.n. Vadászrepülőgép Kísérleti (FX) programot az F-4 váltótípusának kifejlesztésére. Az FX program végrehajtása alapján erre a célra végül is az F-15 vadászrepülőgép került kiválasztásra, amely a 70-es évek közepén lépett szolgálatba.

Az FX programot szorosan követték a Szovjetunióban és nyilvánvalóvá lett, hogy az F-15 lesz a negyedik generációs szovjet vadászrepülőgépek ellenfele. Ennek megfelelően jóváhagyták az u.n. Perspektivikus Front vadászrepülőgép (PFI) programot egy jövőbeni harcászati vadászrepülőgép kifejlesztésére a Mikojan, Szuhoj és Jakovlev tervezőirodák közötti verseny formájában.

1972-ben értékelték a három tervezőiroda és cég PFI program alapján végzett munkáját. Az értékelés végeredménye az lett, hogy a Jakovlev cég részéről javasolt konstrukciókat elvetették, s a PFI program további végrehajtását két részre osztották, ami lehetővé tette egy nehéz, többfeladatú harcászati vadászrepülőgép-változatként a Szu-27, s egy könnyű vadászrepülőgép változatként pedig a MiG-29 típus folytatódó fejlesztését.

E döntés visszatükrözte az U.S. azon következtetését, miszerint mind az F-15, mind pedig az F-16 típusra szükség lesz a jövőben.

A cikk részletesen ismerteti a Szu-27 kifejlesztésének történetét, a fejlesztés közben felmerült problémákat, a típus gyártásának megszervezését, s a típussal elért repülő világrekordokat. A Szu-27 első alkalommal 1988-ban szerepelt a Le Bourget-i repülő vilákiállításán, ahol megdöbbsentette a nézőket az u.n. „Pugacsov Kobra” manőver bemutatásával.

A cikk a Szu-27 továbbfejlesztésével, s a későbbi változatokkal (Szu-27M, Szu-30, Szu-30MK) is foglalkozik.

India érdeklődést mutat a Gripen vadászrepülőgépek iránt Tájékoztatás a cseh Gripen program helyzetéről

A cseh Gripen program gyártási fázisával összefüggésben a Saab cég Linköping-ben települő üzemében 2004. november 25-én tartott rendezvényen nyilvánosságra hozták, hogy az indiai kormány információkérésével (RFI) fordult Svédországhoz 126 Gripenrel kapcsolatban, melyeket azonos mennyiségű MIG-21 repülőgép lecserélésére szándékoznak beszerezni. Svédország Védelmi Anyagi Adminisztrációját (FMV) felkérték az indiai RFI-vel kapcsolatos reagálásra.

Folytatódik a munka a Cseh Köztársaság 14 repülőgépre vonatkozó szerződésének feldolgozására. A november 25-i rendezvényt a cseh-specifikus szoftver Gripen repülőgépbe történő beintegrálásának befejezése alkalmából tartották.

A repülőgépeket a Cseh Köztársaság részére 2005. augusztusáig kell leszállítani. A gépek a Gripen legutóbbi szabványváltozatának megfelelően lesznek kialakítva. Fel lesznek szerelve színes kijelző képernyőkkel, valamint egy behúzható légiutántöltő csővel, s teljes mértékben ki fogják elégíteni a NATO interoperabilitással kapcsolatos követelményeit.

A cikk ismerteti a 2004. június 14-én aláírt, s a 2005-15-ig terjedő időszakra vonatkozó bérleti szerződést, s annak főbb elemeit.

A Gripen International további célkitűzése egyébként az, hogy 10 év alatt 200 repülőgépet adjon el külföldi piacon. ***E piac három kategóriára oszlik, melyek a következő országokra vonatkoznak:***

- Új NATO országok (Bulgária, Románia, Szlovákia);

- Nem-elkötelezett országok (India, Brazília);
- Az F-5 típus leváltását tervező országok (Thailand, Svájc).

A Gripen export számára megcélzott más országok között van Dánia, Görögország, Malájzia, Norvégia, Venezuela és Vietnam.

Tájékoztató a HARM célkiválasztó rendszer korszerűsítéséről

Az USAF F-16JC vadászrepülőgépei évek óta használják a HARM célkiválasztó rendszert (HTS), ami lehetővé teszi a HARM anti-radar rakéták nagyobb pontossággal történő alkalmazását. A haderőnem jelenleg a HTS rendszer technológiai fejlesztésének következő lépését tervezi, ami több HTS konténer számítógépes hálózatba szervezésével biztosítani fogja a földi kisugárzó források helyének megnövelt pontossággal történő meghatározását, s olyan precíziós fegyverek alkalmazását, mint a GPS irányítású JDAM.

Az R7 konfiguráció, vagy másképpen Sting (Smart Targeting and Identification via Networked Geolocation) elnevezésű modernizálás üzemi szintű tesztelése és értékelése befejeződött.

A cikk részletesen ismerteti a tesztelések és értékelések eredményeit. A műveleti tesztelést 2006. márciusában fogják beindítani, s az első R7 konfiguráció 2006. szeptemberében kerül rendszerbeállításra.

A Lockheed Martin cég finomítja az FB-22 koncepciót

A cég legújabb elképzelései az F/A-22 Raptor vadászrepülőgép bombázóváltozatának (FB-22) kialakításával kapcsolatban egy szilárd tervezési filozófiára utalnak, amely a sebesség és manőverezőképesség helyett a hatótávolságot és a hasznos teher kapacitást helyezi előtérbe.

A 2001-ben nyilvánosságra hozott FB-22 koncepció megőrizte a Raptor szárnyát és farokfelületeit, azonban meghosszabbította és kiszélesítette a repülőgép törzsét. E konstrukciós kialakítás megkészszerzte a hatótávolságot és a fegyverhordozó kapacitást és továbbra is biztosította a Mach 2 maximális sebességet. A koncepció finomításaként ez év elején vázolt új konfiguráció megőrzi az F/A-22 törzskonstrukcióját, de drámai módon megnöveli a szárnyak méretét és megváltoztatja azok alakját. Az új konstrukció lecsökkenti a maximális sebességet Mach 1,92 értékre,

azonban megháromszorozza a hatótávolságot és 15.000 kg-ra növeli a maximális fegyverhordozó kapacitást.

Az FB-22 úgy tekinthető, mint az USAF preferált választása arra a javaslatra, amely mintegy 50 db „*globális hatótávolságú*” bombázó-repülőgép 2015-től kezdődő rendszerbeállítására vonatkozik.

Az FB-22 a hardver és szoftver 85 %-át megosztja az USAF F/A-22 Spirál 5 kialakítású vadászrepülőgéppel.

A cikk részletesen ismerteti az FB-22 fő fegyverterének, valamint a szárny belső függesztő csomópontjaira szerelt két kiegészítő fegyvertér kialakítását, befogadóképességét, valamint a belső függesztésű fegyverek típusait és mennyiségét. A szárnyakon külső függesztési csomópontok is ki lesznek képezve tüzelőanyag-póttartályok, vagy lopakodó cirkálórakéták (pl. az AGM-158 JASSM fejlett változata) hordozására.

Tájékoztató az A-10 repülőgépek modernizálásáról

Az afganisztáni és iraki hadműveletek éles megvilágításba helyezték az A-10 repülőgépek teljesítőképessége fokozásának szükségességét a csapatok közvetlen légi támogatásának biztosítására. Ezzel kapcsolatban jóváhagyásra került az u.n. Precíziós Alkalmazás (Precision engagement – PE) elnevezésű modernizálási program, amelyet a tervek szerint három korszerűsítési blokk (Blokk 3.1, Blokk 3.2 és Blokk 3.3) keretében 2006-ig végéig kell végrehajtani. A PE program számos új jellemzővel egészíti ki az A-10 felhasználási és üzemeltetési lehetőségeit, beleértve a korszerű célkiválasztó konténerek alkalmazhatóságát, a GPS irányítású bombák felhasználhatóságát, valamint a HOTAS vezérlés bevezetését.

A PE programhoz szorosan kapcsolódik az A-10 repülőgép GE TF34-100 típusú hajtóműveinek modernizálási programja. A hajtóművek modernizálásának szükségességét elsősorban az diktálja, hogy nem rendelkeznek elegendő teljesítménnyel a repülési harcfeladatok nagy tengerszint feletti magasságú települési helyekről és nagy külső hőmérsékletek mellett történő végrehajthatóságának biztosítására.

A cikk részletesen kitér a PE és a hajtómű modernizálási programok műszaki vonatkozású kérdéseire, a végrehajtás szervezésére és ütemezésére, valamint a programok költségkihatásaira.

A 300 millió USD értékű PE program és a 160 millió USD értékű hajtómű modernizálási program úgy van kialakítva, hogy biztosítsa az A-10 repülőgépek legalább 2028-ig történő szolgálatban maradását.

TÁJÉKOZTATÓ – INFORMÁCIÓ

KATONAI LOGISZTIKUSOK NAPJA

Logisztikusok napjára

Tábornokok, Tisztek, Zászlósok, Tiszthelyettesek, Tisztesek, Honvédek, Köztisztviselők, Közalkalmazottak!

Szép katonáünnepeink sorában december elsején ünnepeljük a logisztikusok napját. Ezen a napon megkülönböztetett figyelemmel és tisztelettel fordulunk a logisztikai beosztásban lévő katonákhoz. A Honvédelmi Minisztérium és a Magyar Honvédség felső vezetői nevében elismeréssel köszöntöm a logisztikai szolgálat teljes személyi állományát. A mai ünnep éppen 15 esztendő múlva tekint vissza. 1989. december elsején alakult meg az akkori **MN Anyagi-Technikai Főcsoportfőnöksége**, az MN Fegyverzettechnikai és az MN Hadtáp Főcsoportfőnökség egyesüléséből. Ez az ünnep alkalmat ad emlékezni az elődökre, akik felismerték, hogy a jövő útja nem lehet más, mint a haderő-támogatás széttagoltságának összevonása és felvállalták egy új anyagi-technikai, később logisztikai rendszer bevezetését.

Az 1990-ben kezdődött integráció megteremtette a szakterület fejlődési lehetőségét. Az elmúlt időben a logisztikai szolgálat személyi állománya magas fokú szakmai hozzáértéssel, jó eredménnyel végezte munkáját, megőrizve szakmai elkötelezettségét. Folyamatos volt a személyi állomány napi ellátása, a technikai eszközök kiszolgálása, az objektumok működtetése mind idehaza, mind az ENSZ vagy a NATO-vezette missziókban. Tervezték és szervezték a jövő hadserege logisztikai feltételrendszerének megteremtését, a jelentős mennyiségű technikai eszköz anyagkészletének átcsoportosítását, az önkéntes haderőre történő áttérés logisztikai támogatását és a NATO-tagságból fakadó nemzeti elkötelezettségeink logisztikai támogatását. A magyar katonák afganisztáni és iraki tevékenysége nemzetközi elismerést kapott. Ebben az Önök munkájának elismerése is benne van. Az MH ÖLTP irányította MH Szállítószakasz 2004. november 22-én eredményesen befejezte egy éves küldetését, amit Bosznia-Hercegovinában a kanadai kontingens érdekében végzett.

Éppen ezért a mai ünnepen örömmel mondok köszönetet és fejezem ki elismerésemet a logisztikai állomány elmúlt időszakban végzett eredményes és példamutató munkájáért.

A honvédség érdemi átalakítása új lendületet vár a logisztikai szakemberektől is. A professzionális haderőben minden eddigénél nagyobb szerepet kap a képzettség, az önállóság és a kezdeményező készség. A NATO- és EU-követelmények szerves részét képezik a megújulásnak. Az új kihívások új feladatok elé állítja az állományt.

Tovább kell folytatni rendszerünk megújítását, a kor színvonalán álló élet- és munkakörülmények kialakítását, a korszerű **Központi Logisztikai Bázis** létrehozását, a nemzeti támogató képesség fejlesztését, a logisztikai információs rendszer kiépítését és az önkéntes haderő logisztikai feltételrendszerének javítását. Nagy figyelmet kell fordítani a képességfejlesztés logisztikai beszerzési feladatainak végrehajtására, a gazdaságos ellátási és üzemeltetési feladatok szervezésére. Ehhez járul még a NATO-szövetségesekkel való szoros logisztikai együttműködés a béketeremtő folyamatokban.

És még mennyi feladat vár önökre a haderő haditechnikai korszerűsítési programjának végrehajtásában. A szakterületek ontják a feladatokat. De hogy ezt jól, szakszerűen és prioritizáltan tudják teljesíteni, ahhoz alapos felkészültség, szakmai munka, tisztességes, lelkiismeretes és példamutató magatartás szükséges.

Tisztelt Hölgyeim és Uraim!

A logisztikusok napja alkalmából köszönetemet és elismerésemet fejezem ki azért az értékes és áldozatkész munkáért, melyet a Magyar Honvédség átalakítása, felkészítése, működtetése érdekében végeztek. Felkészültségük, hivatás és szakmaszeretetük megfelelő alapot ad az elkövetkező időszak jövőt formáló kihívásaihoz. Az Önök hatékony közreműködése nélkülözhetetlen ahhoz, hogy a Magyar Honvédség a jövőben is képes legyen megfelelni új feladatainak és a kor kihívásainak.

A logisztikusok napja alkalmából további eredményes munkát, sikeres katonai pályát, feladataikhoz erőt és egészséget, magánéletükben pedig sok boldogságot kívánok.

Szenes Zoltán altábornagy

Katonai Logisztikusok Napja rendezvénysorozatról

Németh Ernő¹

Immár több mint egy évtizede annak, hogy december elseje a katonai logisztikusok fegyvernemi napja. Ezen a napon, 1989. december 01-én a megalakult a Magyar Néphadsereg Anyagi-Technikai Főcsoportfőnökség, és ezzel megteremtődött a katonai logisztikai támogatás jövőbeli alapja.

Ahogy a Magyar Honvédség logisztikai rendszere az elmúlt évtizedben fejlődött, úgy teljesedett ki ez a szakmai nap mind változatosabb, több eseményből álló ünneppé. *Ez az immár jeles katonai ünnep minden évben alkalmat ad arra, hogy tisztelettel emlékezzünk az elődökre és tisztelegjünk azok előtt a katonai logisztikusok előtt, akik a Magyar Honvédség működtetését és fenntartását napjainkban már 20 különböző szakágazaton belül végzik, gondoskodva a személyi állomány ellátásáról, a technikai eszközök üzemeltetéséről, a szállítási és a tábori elhelyezési feladatok szervezéséről és végrehajtásáról.*

A katonai logisztikusok napi rendezvénysorozat fő szervezője, koordinátora megalakulásától kezdve (2000) az MH Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsnokság (MH ÖLTP). Annak érdekében, hogy 2004-ben is a hagyományoknak megfelelően méltóképpen és színvonalasan megünneplésre kerüljön ez a szakmai nap az MH ÖLTP vezetése az alábbi események, rendezvények megtartása mellett döntött:

- Sportvetélkedők (az MH ÖLTP alárendeltek bevonásával) kiírását és levezetését;
- Tudományos konferencia (Logisztikai vitaforum) megszervezését;
- Névadóval egybekötött könyvtár átadási ünnepség megtartását;
- Emlékülést, az I. Világháború kitörésének 90. évfordulója alkalmából és a „Magyar ellátó katonák” emléktáblájának megkoszo-

¹ Dr. Németh Ernő nyá. ezredes, a hadtudomány kandidátusa, MH ÖLTP tudományos munkatársa.

rúzását, valamint az ellátók múzeumának megtekintését az MH Budapest, XI. ker. Daróci úti bázisán;

- Az elkészült új raktár és felújított laktanyaépület ünnepélyes átadása;
- Központi ünnepi állománygyűlés megtartását;
- A „*Katonai Logisztikusok Bálja*” színvonalas megszervezését.

A betervezett programok szervezett végrehajtása érdekében az MH ÖLTP parancsnoka *külön intézkedést* adott ki, amelyben *szervezőbizottság és hat albizottság* került kijelölésre. Az intézkedésben külön került szabályozásra a báli nyitótánc szervezésével kapcsolatos feladat.

1. A sportvetélkedőknek, (versenyeknek) az MH Budapest, X. ker. Zách utcai objektuma adott helyet. A jelentkezők csapat, ill. egyéni számokban mérhették össze sportbeli felkészültségüket, tudásukat *az alábbi számokban:*

- Kispályás labdarúgás;
- Kötélhúzás;
- Úszás;
- Váltófutás;
- Pisztolylövészet;
- Egyéni és páros asztalitenisz.

A rendezvény sikerét bizonyítja, hogy az MH ÖLTP és alárendelt szervezeteitől több százan vettek részt a különböző sportszámokban kiírt versenyeken. A díj egy része a katonai logisztikusok napi ünnepi állománygyűlésen került átadásra.

2. A Logisztikai Vitafórumot „A Magyar Honvédség logisztikai és támogató rendszere a haderő-átalakítás tükrében” címmel a Zách utcai objektum színháztermében tartották. A vitafórumra meghívást kaptak a HM-HVK legkülönbözőbb szintű vezetői, az MH Szárazföldi Parancsnokság, az MH Légierő Parancsnokság logisztikai vezetői, a Magyar Hadtudományi Társaság, a ZMNE, ill. a Magyar Logisztikai Egyesület (MLE) képviselői, összesen több mint száz fő.

A **bevezető előadást** a vitafórum címével megegyező témában **Dr. Gáspár Tibor mk. vezérőrnagy** az MH ÖLTP parancsnoka tartotta. Ezt követően a NATO logisztika aktuális kérdéseiről, a Központi Logisztikai Bázis létrehozásáról, a Civil-Katonai Együttműködési és Lélektani Műveleti Központ tevékenységéről, a nemzeti támogatás új koncepciójáról (MH Szárazföldi Parancsnokság), a légierő logisztikai képességeiről (MH Légierő Parancsnokság) címmel **szakavatott előadók** tartottak a felsorolt témákban rövid korreferátumot. A korreferátumokat követően **Doór Zoltán** a MLE elnöke a civil-katonai logisztika együttműködés lehetőségeiről, **Dr. Jároscsák Miklós ezredes** a Katonai Logisztika c. folyóirat főszerkesztője pedig a 2004. évi pályázatra beérkezett művekről tartott a jelenlévők részére rövid tájékoztatást. Ezek után a jelenlévők **Dr. Tóth Rudolf mk. dandártábornok** levezetőelnök vezetésével kötetlen, őszinte véleménynyilvánításon alapuló vitát folytattak a fenti témákról.

3. Az MH ÖLTP Jobbik István Szakkönyvtár átadására a Zách utcai objektum 12. épületének első emeleti könyvtártermében került sor. **Az eseményről bővebben kívánok szólni a cikk végén.**

4. A katonai logisztikusok napi rendezvénysorozat egyik kiemelt eseménye volt, a „Magyar ellátó katonák emléktáblájá”-nak megkoszorúzása, amely **Budapesten a XI. ker. Daróczi út 5. sz.** alatti katonai objektumban található. A koszorúzás után a résztvevők az **Első Világháború kitörésének 90. évfordulója** alkalmából **emlékülésen** vettek részt. Ezen az emlékülésen **Dr. Lugosi József ezredes** a HM Hadtörténeti Intézet és Múzeum főigazgató helyettes (múzeumi igazgató) tartott tudományos előadást az Első Világháború **ellátási feladatairól**, kellőképpen méltatva az abban résztvevő magyar ellátó katonák bátorságát, áldozatos munkáját.

5. Új raktár és felújított laktanyaépület átadása

Az ellátás-kiszolgálás minőségének javítását szolgálja az az új raktárépület, amely november végén került átadásra az MH Támogató Ezred (Budapest, Zách u.) bázisán.

Az ezred tevékenységi köre – amint az a nevéből is kikövetkeztethető- kiterjed a Budapesten lévő honvédségi szervek, intézetek (nevezetesen a minisztériumi objektumokban lévő legkülönbözőbb **HM és HVK szervek, az MH ÖLTP vezető szervei, stb.)** ellátási-kiszolgálási feladataira. Ezek közé a feladatok közé sorolható a napi ételmezés megoldása, a ruházati ellátás, híradó és elektronikai, a humán, a kiképzési és az elhelye-

zési anyagellátás ugyan úgy, mint a különböző objektumokban lévő épületek működtetésével, üzemeltetésével kapcsolatos feladatok végzése. Ez a szerteágazó tevékenység nagyfokú odafigyelést, szervezett munkavégzést igényel. A feladatok megoldásához szükséges raktározást eddig az ezred több egymástól távol lévő korszerűtlen raktárak igénybevételével oldotta meg.

Az átadásra került új, korszerű raktár központi beruházásból, közel 300 mFt.-ból lett megépítve. Az 1760 m²-en megépült raktár tervezésénél figyelembe vették a korszerű anyagárolás és mozgatás követelményeinek való megfelelést. Ezért a raktár úgy lett megépítve, hogy az ajtók mérete és a belső térben lévő polcrendszer szerkezete, elrendezése lehetővé teszi az elektromos emelő és a kézi targoncák alkalmazását, vagyis az emberi fizikai erő kiváltását.

A raktár adminisztrációja képes az elektronikus és a hagyományos nyilvántartás vezetésére, a belső tér kialakításánál pedig **az alábbi anyagok szakosított szakanyagárolását valósították meg:**

- Élelmezési anyagok;
- Ruházat;
- Híradó és elektronikai anyagok;
- Humán és kiképzési anyagok.

A raktár berendezéséhez tartozik 8 db. iroda, 2 db. vizesblokk, valamint elektromos behatolás- és tűzjelzőrendszer. A munkát 8-10 fő szakképzett raktáros végzi, illetve irányítja.

A raktár átadásán megjelent **Dr. Szenes Zoltán altábornagy HM-HVK vezérkari főnök, Dr. Gáspár Tibor mk. vezérőrnagy MH ÖLTP parancsnok, a haderőnemek és az alakulat parancsnokságának képviselői.**

Az MH Támogató Ezred objektumában ugyan ekkor lett átadva a laktanya-rekonstrukciós programban felújított XV. épület.

Ebben a felújított laktanyaépületben az alábbi kiszolgáló szervek találhatók:

- A kor követelményei szerint kialakított orvosi rendelő, gyengélkedő (ezredsegélyhely);

- A Törzstámogató Század körlete;
- Fotólabor;
- Iroda az MH ÖLTP és alárendeltjei érdekképviselet részére.

Külön említést érdemel az első és a második emeleten kialakított körletkomplexum, amelynek kialakításánál a hivatásos és a szerződéses katonák kulturált elhelyezési feltételeinek a megteremtése volt a követelmény. **Ennek megfelelően 2 fős körletek lettek kialakítva úgy, hogy minden helyiségben személyenként öltözőszekrény, asztal, szék, szobánként TV, rádió áll a bentlakók rendelkezésére.** Az épületben egyszerre 70 fő fektetése, elhelyezése oldható meg. A bentlakás korszerű feltételeit szolgálja továbbá szintenként a külön női és férfi vizesblokk, a klubhelyiség, a külön dohányzó, teakonyha és a megfelelően felszerelt mosóhelyiség. A századvezetés részére 10 db. iroda, a század anyagainak elhelyezésére pedig raktárhelyiség áll rendelkezésre. Külön gondoltak a századvezetésben dolgozó vidékről bejárókra, mivel az átvándorlásukhoz 2 db. öltöző van biztosítva. A folyamatos szolgálat épületügyeleti helyiségben oldható meg.

A Támogató Ezred XV. épületének felújítás utáni átadásán ugyan azok a vezető beosztású személyek vettek részt, akik az új raktár átadására is meghívottak voltak.

A laktanya-rekonstrukció kertében megújuló MH Budapest Zách utcai objektum napjainkban az ott szolgálók részére korszerű elhelyezési, ellátási-kiszolgálási, sportolási, valamint a szabadidő kulturált eltöltéséhez megfelelő olyan feltételeket nyújt, amely a kor követelményeinek, ezzel együtt a NATO elvárásoknak is egyre inkább megfelel.

6. A Katonai Logisztikusok Napja alkalmából szervezett rendezvénysorozat **ünnepi állománygyűléssel, majd azt követően a „Katonai Logisztikusok Bálja”** rendezvénnel zárult. Az ünnepi állománygyűlésen adta át a **Magyar Logisztikai Egyesület Aranyjelményét Doór Zoltán elnök Dr. Gáspár Tibor mk. vezérőrnagy az MH ÖLTP parancsnok részére.** A kitüntetéssel az egyesület vezetése elismerte azt a munkát, amit a parancsnok úr és a katonai logisztikusok a katonai logisztika korszerűsítése és a katonai-polgári logisztika együttműködés fejlesztése érdekében az elmúlt években végeztek.

Névadóval egybekötött könyvtárátadás az MH Összhaderőnemi logisztikai és támogató parancsnokságon

A 2004. évi Katonai Logisztikusok Napja rendezvénysorozat keretében november 29-ikén névadóval egybekötött ünnepélyes könyvtárátadásra került sor az MH ÖLTP Budapest, Zách utcai objektumának 12. épületében.

Az ünnepségen részt vett **Dr. Szenes Zoltán altábornagy** HM-HVK vezérkari főnök; **Prof. Dr. Szabó Miklós akadémikus**, a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem rektora; **Dr. Gáspár Tibor mk. vezérőrnagy**, az MH ÖLTP parancsnoka; **Keszthelyi Gyula mk. dandártábornok** az MH ÖLTP korábbi parancsnoka, aki Nápolyból jött haza, hogy a megnyitóbeszédet elmondja. A felsoroltakon kívül az ünnepségen képviselték magukat a HM-HVK különböző szervei, a seregtestek, a ZMNE Egyetemi Központi Könyvtár, az MH ÖLTP parancsnokság és alárendelt szervei, civil szervezetek, valamint *a névadó családtagjai*.

Az eseményre azért most kerülhetett sor, mert több mint két évi előkészület után a szakkönyvtár a jelenlegi helyén most lett kész az avatásra.

A könyvtár kialakulásának rövid története:

A szakkönyvtár története több mint 10 éves. 1992-ben az **MH Repülőfőnökségből** kivált a repülőműszaki szakterület, és az Anyagi-technikai Főcsoportfőnökség részeként létrejött a **Magyar Honvédség Repülőműszaki Szolgálatfőnökség**. Ennek alárendeltségében megalakult a Magyar Honvédség Repülőműszaki Intézet. Az akkori szolgálatfőnök, **Jobbik István mérnök ezredes** és az akkori anyagi-technikai főcsoportfőnök **Hollósi Nándor tábornok** egyetértésével és támogatásával úgy döntött, hogy az intézetnél létre kell hozni egy úgynevezett „**Etalon**” könyvtárat, amely a repülőeszközök műszaki leírásainak, légi üzemeltetési, földi kiszolgálási, javítási utasításainak hatályos gyűjteménye.

Ez az etalon könyvtár lassacskán *szakkönyvtárrá* alakult, egyre több olyan szakirodalmi munka, könyv tartozott az állományába, ami a napi munkához, de különösen a szakmai fejlődéshez nyújtott támogatást.

Az Intézet felszámolása után, az **MH Logisztikai Főigazgatóság** megalakulásával a **Repülőműszaki Szolgálatfőnökség** vette át a könyvtárat, majd az újabb átszervezést követően az **MH Összhaderőnemi Lo-**

gisztikai és Támogató Parancsnokság, mint jogutód nemcsak átvette, de tudományos igényeknek megfelelően továbbfejlesztette. *A szakkönyvtár jelenleg a katonai logisztika különböző szakterületeiről mintegy 4500 kötettel rendelkezik.*

Sokan és sokat tettek annak érdekében, hogy az eredetileg etalon könyvtárként létrehozott gyűjtemény a jelenlegi szakkönyvtárrá alakulhasson. A gyűjtemény gyarapítása – gondolhatnánk – vásárláson alapult. Valójában a könyvtár állománya a vásárlás mellett jelentősen gyarapodott adományozók révén is. A teljesség igénye nélkül csak néhány név az adományozók közül: **Jobbik István felesége, Mártika, Hollósi Nándor, Dr. Tóth Rudolf, Szenes József, Kaufmann János, Dr. Jászi Brúnó, Tóth László**, és sokan mások. Az adományozók saját házi könyvtárukból több mint 400 szakkönyvvel és számtalan folyóirattal, tudományos publikációval járultak hozzá könyvtárunk bővítéséhez. Köszönet érte.

Köszönet mindazoknak, akik a szakkönyvtárrá formálásban közreműködtek, könyvtárosoknak, informatikusoknak, az elhelyezési feltételek megteremtéséért közreműködőknek, a tudományos tanács tagjainak.

Külön köszönetet érdemel a **ZMNE Egyetemi Központi Könyvtár** vezetése, személy szerint **Bakos Klára** főtanácsos könyvtárigazgató, **Czuthné Garai Ágnes** főtanácsos könyvtárigazgató-helyettes és **Dr. Horváthné Tóth Zsuzsanna** tanácsos osztályvezető. Nevezettek a könyvtárossi szakma iránti elhivatottságukhoz híven a kezdetektől felkarolták és segítettek az új szakkönyvtár létrehozásának ügyét. Komoly szakmai segítséget adtak a könyvtár jelenlegi helyén a berendezésre vonatkozó elképzelés kialakításától kezdve a könyvtár működéséhez szükséges dokumentumok elkészítéséig.

Említést kell tenni **Tamás Jenő nyá. alezredes** munkájáról, aki az etalon könyvtár létrehozásától kezdődően szíven viselte a könyvtár ügyét, működtette azt, óvta, ápolta, gyarapította a gyűjteményt, annak érdekében hogy szakembereink számára mindig rendelkezésre állhasson a szükséges információ.

A névadó - Jobbik István - munkásságáról:

Az MH ÖLTP Szakkönyvtára olyan embertől kapta a nevét, akinek egész életét a magas fokú hivatástudat, a lelkiismeretesség, a helytállás, a szakma szeretete jellemezte.

Felelős beosztások ellátása mellett sokat olvasott, tanult, írt. A magas színvonalú katonai szakmai folyóiratok és szakkönyvek, állandó olvasmányai közé tartoztak. Minden érdekelte a katonai repülés kapcsán, de különösen a harci alkalmazás, a repülés dinamikája, az aerodinamika, a repülésvezérlés, a vezérelhetőség problémái, a hajtóműelmélet. Közvetlen szakterületén túl a fegyverzet, a rádió- és lokátor-technika, az elektronikai rendszerek, a fegyverzetvezérlés kérdéseiben is elmélyült.

Az előbbieken említett témakörökben, tudományos értékű szakfordításokat és tanulmányokat jelentetett meg. Legjelentősebb alkotása „*A korszerű repülőgépek aerodinamikai jellemzői*”, „*A változtatható geometriájú szárnyal felszerelt repülőgépek aerodinamikai és repülési jellemzői, valamint – sajátosságai*” című összefoglaló kétkötetes tanulmány. Az általa írt művek (több ezer oldal!) a most átadott könyvtár anyagát gazdagítják. A könyvtárban meglévő anyagaiban fellelhetők a gondolatai a szolgálatról, a hivatásról, a tudományos igénnyel végzett kutatói munkáról, amely mind az utódoknak szóló üzenet arról, hogyan kell tartalmasan leélni az életet, hogyan kell megfelelni az elvárásoknak, a kihívásoknak, hogyan kell példát adni emberségből, hogy mit jelent a szó teljes értelmében a haza szeretete.

A szakkönyvtár Jobbik István mk. ezredes († 2004. jan. 16.), volt MH repülőműszaki szolgálatfőnök nevét –az özvegy hozzájárulásával- 2004.november 29-ikétől vette fel. A szakkönyvtár két teremből (összesen 205 m²) úgy lett kialakítva, hogy az egyik teremben maga a könyvtári rész, a másikban pedig az olvasó-internetes terem, négy internetes munkahellyel áll az olvasók, internetezni kívánók rendelkezésére.

A szakkönyvtár jövőjéről:

A szakkönyvtár megalakulása, névválasztása mindannyiunkat kötelez arra, hogy gyűjteményét gyarapítsuk, hogy értelmesen használjuk fel az itt felhalmozott tudást, ezért lehetőséget kell teremtenünk, hogy minden a tudomány iránt érdeklődő, kutatás iránt elkötelezett kollégánk hozzáférhessen a könyvtár anyagához.

Ennek megfelelően a szakkönyvtár továbbfejlesztésénél az MH ÖLTP vezetése és a Tudományos Tanács célul tűzte ki, hogy a jövőben a katonai logisztika és támogatás valamennyi szakmája a szakkönyvtár gyűjteményében méltóképpen képviseltesse magát. Ezért valamennyi szakterületről a dokumentum értékű anyagok, kiadványok, intézkedések a szakkönyvtárba kell, hogy kerüljenek. A szakkönyvtárban

rendszeresen olvashatóvá kell tenni a hazai és a külföldi, polgári, valamint a katonai logisztika legkülönbözőbb –elsősorban tudományos jellegű- szakmai folyóiratait. Itt lesznek fellelhetők, kutathatók azok a tanulmányok, doktori disszertációk, útijelentések, amelyek az elmúlt és az elkövetkező időszakban a katonai logisztika legkülönbözőbb területeiről íródtak. Ebben az évben megkezdődik a könyvtár anyagának korszerű rögzítő eszközökre történő feldolgozása, annak érdekében, hogy megfelelő módon csatlakozni tudjunk a honvédségi könyvtárak elektronikus (OLIB) rendszeréhez. A szakkönyvtár a jövőben méltó bázisa kell, hogy legyen a katonai logisztika és támogatás tudományos kutatóhelyének.

A szakkönyvtár

helye: MH ÖLTP, Budapest, X. Zách utca 4. 12. ép. I. em.

címe: MH ÖLTP Jobbik István Szakkönyvtár

1581 Budapest, Pf. 31.

tel.: (HM) 577-30; 576-82; 578-62.

fax: 57-911

A Katonai Logisztikusok Napja rendezvénysorozat megtartása méltóképpen reprezentálta annak elismerését, hogy a katonai logisztikusok – ma már egyre nagyobb mértékben a civil logisztikusokkal együttműködve – áldozatkész munkát végeznek annak érdekében, hogy a Magyar Honvédség a hazai és a NATO kötelezettségéből eredően feladatainak sikeresen eleget tudjon tenni.

ÖLTP sportbajnokság









Logisztikai Vitafórum





Könyvtárátadás





Ünnepi állománygyűlés





Logisztikusok bálja



VI. épület és raktárátadás



A LEKTORI BIZOTTSÁG SZEREPE A KATONAI LOGISZTIKA FOLYÓIRAT MINŐSÉGBIZTOSÍTÁSÁBAN

Tisztelt Szerzők, Tisztelt Olvasók!

A magyar tudományos közéletben kialakult gyakorlatra és a tudományos teljesítmény hadtudományban elfogadott értékrendjére tekintettel a folyóirat **Szerkesztő Bizottsága** – féléves előkészítő munkát követően – a 2004. július 21-ei ülésén döntött a **Lektori Bizottság** felállításáról és működtetéséről.

A Lektori Bizottság tevékenységének célja a folyóirat minőségbiztosításának erősítése, a megjelenő cikkek magas szakmai illetve tudományos színvonalának folyamatos fenntartása és a kiadvány tudományos rangjának, valamint tudományos közéleti elismertségének emelése.

Az ülésen a Szerkesztő Bizottság határozott arról, hogy a folyóiratban megjelenő cikkeket a jövőben – fokozatos bevezetéssel – két független, szakmailag elismert lektor bírálja.

A lektor feladata a cikkek szakmai elbírálása, a téma időszerűségének, elméleti és gyakorlati értékének, szerkezeti felépítésének, katonai nyelvezetének, valamint felhasználhatóságának megítélése. A lektor egyidejűleg elvégzi a kisebb stilisztikai hibák, elírások javítását. Amennyiben a lektor úgy ítéli meg, a cikket át kell dolgozni, ki kell javítani.

A lektori vélemény tartalmazza: *(A cikkgyűjtő szerint.)*

- A cikk időszerűségének, elméleti és gyakorlati értékének, használhatóságának megítélését;
- A szerkezeti felépítés, a nyelvezet és a stílus megítélését;
- A lektor állásfoglalását az érvényes szabványok, előírások, rendelkezések betartásáról, illetve figyelembevételéről;
- A lektor véleményét a cikk szakmai és tudományos értékéről, újszerűségéről;
- A közlést megelőzően esetleg szükséges vagy javasolt javításokat, kiegészítéseket, illetve ezek módját és jellegét;

- A lektor egyértelmű javaslatát a cikk közlésére, vagy annak elutasítására.

A lektori feladatra felkérhető szakértők körére a Lektori Bizottság elnöke a következő Szerkesztő Bizottsági ülésen tesz javaslatot. A Lektori Bizottság a közlésre elfogadott cikkek témájának, tartalmának és az alkalmazott módszerek jellegének figyelembevételével esetenként az elfogadott és közzétett szakértői körön kívül is kérhet fel lektorokat. A lektorok működését a Lektori Bizottság folyamatosan figyelemmel kíséri, időszakonként (általában évente) elemzi-értékeli és javaslatot tesz az indokolt módosításokra.

A Lektori Bizottság az alábbi folyamatrend szerint működik:

- A cikk a Szerkesztőségbe érkezik, a Szerkesztőség megvizsgálja és dönt a befogadásáról;
- A befogadott cikk elektronikus úton átkerül a Lektori Bizottság elnökéhez;
- A Lektori Bizottság elnöke a bizottság szakmailag illetékes tagjaival lefolytatott konzultáció után a felkért lektorok nevét elektronikus úton megadja a szerkesztőségnek;
- A szerkesztőség kiadja lektorálásra a cikket;
- Lektorálás, lektori vélemény leadása a kiadást követő három héten belül a Szerkesztőségbe;
- Hetente egy alkalommal vagy szükség szerint a szerkesztőség a lektori vélemények másolatát eljuttatja a Lektori Bizottság elnökéhez;
- Nem megfelelés esetén:
 - a) Negatív lektori vélemények alapján elutasítás, (az átmeneti időszakban egy lektori vélemény esetén második lektor felkérése);
 - b) Megoszló lektori vélemények esetén a Lektori Bizottság dönt a megjelentetésről;
 - c) Lektori kifogások (észrevételek) esetén a szerkesztőség javításra kéri fel a szerzőt, javítást követően a cikk közölhető.

A Lektori Bizottság évente legalább egy alkalommal ülésezik, értekezési tevékenységét, megvitatja a tapasztalatait. Évente egy alkalommal írásban beszámol a Szerkesztő Bizottságnak.

A Lektori Bizottság elnökét és tagjait 4 évre a Szerkesztő Bizottság választja meg. A Lektori Bizottság elnökére a Szerkesztő Bizottság elnöke, tagjaira a Lektori Bizottság elnöke tesz javaslatot, a főszerkesztővel és a felelős szerkesztővel konzultálva.

A Szerkesztő Bizottság a 2004-2008. időszakra egyhangúlag az alábbi Lektori Bizottságot választotta meg:

Elnök: Prof. Dr. Turcsányi Károly

Tagok: Prof. Dr. Ungvár Gyula

Prof. Dr. Kószegvári Tibor

Prof. Dr. Báthy Sándor

Dr. Tóth Rudolf

Dr. Jároscsák Miklós

Dr. Kende György

Dr. Németh Ernő

A Lektori Bizottság tagjainak szakmai életpályája, megszerzett eleméleti tudása és gyakorlati felkészültsége, a katonai logisztika szakmai köreiből elért megbecsültsége, a hadtudományokban és a katonai műszaki tudományokban kivívott tekintélye megnyugtató garanciát jelent a kitűzött minőségbiztosítási célok elérésének.

Budapest, 2004. július 30.

Tisztelettel:

Prof. Dr. Turcsányi Károly sk.

a Lektori Bizottság elnöke

ÖSSZEVONT TARTALOMJEGYZÉK

2004. évi cikkek (1. – 4. SZÁM) rovatonkénti jegyzéke

<i>Gáspár Tibor</i>	A logisztika 2004-ben	2004. 1. szám 3.o.
<i>Jároscsák Miklós</i>	Előttünk a 2004. év	2004. 1. szám 8.o.
<i>Szerkesztőség</i>	Összevont tartalomjegyzék (2003. 1 – 4 és különszám)	2004. 1. szám 283.o.
<i>Szerkesztő Bizottság</i>	Pályázati felhívás	2004. 2. szám 3.o.
<i>Szerkesztő Bizottság</i>	Tájékoztató a Lektorai Bizottság megalakulásáról	2004. 3. szám 3.o.

BIZTONSÁGPOLITIKA

<i>Kasza Zoltán</i>	Az amerikai-orsz kapcsolatok néhány kérdése	2004. 1. szám 10.o.
<i>Sándor András</i>	A terrorizmus - ma	2004. 2. szám 6.o.
<i>Sándor András</i>	A terrorizmus –ma (A dzsihád a globalizáció időszakában)	2004. 3. szám 6.o.
<i>Sándor András</i>	Oroszország elsőszámú közellen- sége: a terrorizmus	2004. 4. szám 3.o.

LOGISZTIKAI BIZTOSÍTÁS ELMÉLETE

<i>Jároscsák Miklós</i>	Az elmúlt évek haderő-fejlesztési kísérleteinek tervezési tapasztala- tai	2004. 1. szám 19.o.
<i>Balla Tibor</i>	A hatékonyság és a katonai lo- gisztika kapcsolata I. RÉSZ. (A hatékonyság fogalma, hazai és nemzetközi értelemben, a mérés- elméleti alapok)	2004. 1. szám 34.o.

<i>Fenyvesi Károly</i>	Nemzeti fegyverzeti igazgató	2004. 1. szám 51.o.
<i>Lovász Zoltán</i>	Az üzembentartás időszerű kérdései I. RÉSZ. (Az üzembentartásról logisztikusoknak)	2004. 1. szám 75.o.
<i>Briák Ottó</i>	A haderő-fejlesztési programok védelmében	2004. 2. szám 14.o.
<i>Jároscsák Miklós</i>	Új koncepció a Honvédelmi Minisztérium Védelmi Szakfeladatrendje kialakítására és alkalmazására	2004. 2. szám 40.o.
<i>Balla Tibor</i>	A hatékonyság és a katonai logisztika kapcsolata II. RÉSZ.	2004. 2. szám 65.o.
<i>Lovász Zoltán</i>	Az üzembentartás doktrínális kérdései II. RÉSZ.	2004. 2. szám 75.o.
<i>Vasvári András</i>	Informatikai üzemeltetői és fenntartási feladatok néhány kérdése	2004. 2. szám 113.o.
<i>Briák Ottó</i>	A költségelszámolás általános rendjének lehetséges változási irányai a honvédség gazdálkodási rendszerében	2004. 3. szám 10.o.
<i>Trembeczky László</i>	Katonai Logisztika Szolgáltató Központ kialakításának lehetősége az új logisztikai kihívások tükrében	2004. 3. szám 26.o.
<i>Sándor András</i>	Menedzser szemléletű tervezés a demokratikus, piacialapú társadalomban	2004. 3. szám 33.o.
<i>Jároscsák Miklós</i>	Tovább lépés a Befogadó Nemzeti Támogatás előkészítésének útján	2004. 3. szám 39.o.
<i>Vasvári Tibor</i>	A légierő logisztikai támogatása megszervezésének néhány aktuális kérdése	2004. 3. szám 63.o.

<i>Lovász Zoltán</i>	Anyagi támogatás, ellátás (Ellátásról logisztikusoknak) I. RÉSZ.	2004. 3. szám 74.o.
<i>Lovász Zoltán</i>	Anyagi támogatás, ellátás II. RÉSZ.	2004. 4. szám 127.o.
<i>Berzsenyi Péter</i>	A MINCOM által kínált logisztikai megoldás	2004. 4. szám 148.o.
<i>Bényi Ferenc</i>	Automatizált kapcsolat létrehozása a légvédelem vezetési és végrehajtó alrendszerei között, az információ fogadó és feldolgozó alrendszer fejlesztésével	2004. 4. szám 159.o.
<i>Vasvári Tibor</i>	A nemzetközi tevékenység hatásai és tapasztalatai a légierő logisztikai főnökségénél	2004. 4. szám 190.o.
<i>Jároscsák Miklós</i>	A katonai logisztika és a Befogadó Nemzeti Támogatás helyzete Szlovéniában	2004. 4. szám 198.o.
<i>Horváth Tibor</i>	A Magyar Honvédség öltözeti rendje és hosszú távú fejlesztése	2004. 4. szám 212.o.

LOGISZTIKA A NEMZETKÖZI MISSZIÓKBAN

<i>Hadtápfőnökség kollektívája</i>	Béketámogató műveletekben, missziókban résztvevő magyar katonai erők logisztikai támogatása	2004. 4. szám 17.o.
<i>Sramkó Mátyás</i>	A Magyar Honvédség szállító-zászlóaljának (MH SZZ) az iraki misszióban való alkalmazásával kapcsolatos tapasztalatok	2004. 4. szám 33.o.
<i>Nyitrai István Nagy Mihály</i>	Az MH könnyű gyalog század (KGYSZD) alkalmazási területre történő kitelepülésének közlekedési támogatási feladatai	2004. 4. szám 47.o.

<i>Svéd László</i> <i>Kopcsó István</i>	A Magyar katona-egészségügy a jelenkor válságában	2004. 4. szám 61.o.
<i>Vekerti Zoltán</i> <i>Cserenyecz Béla</i>	Magyar katona-egészségügy a nemzetközi biztonsági közreműködő erők keretében	2004. 4. szám 93.o.

A KATONAI LOGISZTIKA GYAKORLATA

<i>Nagy István</i>	A védelmi célú állami tartalékos helyzete	2004. 1. szám 103.o.
<i>Vasvári Tibor</i> <i>Kónya László</i>	AMPLE-TRAIN NATO repülőgép kereszt-kiszolgálási gyakorlat logisztikai műveleteinek tapasztalatai	2004. 1. szám 120.o.
<i>Réger Béla</i> <i>Trembeczky László</i>	A hadművelati felvonulás és a Befogadó Nemzeti Támogatás időszerű kérdései a NATO logisztikai doktrínák fejlődésének tükrében	2004. 2. szám 130.o.
<i>Lakatos Szilárd</i>	A Net Stock rendszer megjelenése a logisztikában	2004. 2. szám 142.o.
<i>Gyarmati József</i>	A haditechnikai eszközök összehasonlításának módszertana	2004. 2. szám 148.o.
<i>Piros Ottó</i>	Katonai szállító gépjárművek	2004. 2. szám 165.o.
<i>Ébert László</i>	Az állami szabályozás és kereskedői szabadság viszonya a speciális kereskedelem területén	2004. 2. szám 183.o.
<i>Kónya László</i>	A légierő tavaszi gyakorlatainak elsődleges tapasztalatai	2004. 3. szám 97.o.
<i>Sztrenka Antal</i>	Gyakorlati bemutató az anyagmozgás és egységes felépítménycsalád fejlesztési irányairól	2004. 3. szám 115.o.

<i>Négyesi Imre</i>	Az egészségügyi támogatás információ igényének megjelenése a Befogadó Nemzeti Támogatás-Adatbázisában	2004. 3. szám 133.o.
<i>Horváth Gábor</i>	A légi utántöltéssel kapcsolatos Magyarországot érintő európai kezdeményezések	2004. 3. szám 155.o.
<i>Bittner István Schmidt Zoltán</i>	Elgondolás a Központi Logisztikai Bázis helyéről, szerepéről az MH logisztikai támogatás rendszerében	2004. 3. szám 162.o.
<i>Tóth Bálint Helmecci Gusztáv</i>	Egy hosszú gyakorlat tapasztalatai	2004. 3. szám 180.o.
<i>Ébert László</i>	A használatból kivont speciális eszközök (haditechnikai) értékesítésének gondjai egy kereskedő szemével	2004. 3. szám 193.o.
KIKÉPZÉS - FELKÉSZÍTÉS		
<i>Sári Gábor</i>	A logisztikai csapat-szakképzés meghatározó aspektusainak vizsgálata az önkéntes haderőre történő áttérés függvényében	2004. 1. szám 134.o.
<i>Buzai László</i>	A humán faktor szerepe a repülésbiztonsági rendszerek működésében	2004. 1. szám 147.o.
<i>Báthy Sándor Réger Béla</i>	A MEGLITE logisztikai oktatási program fejlődési útja (1996-2004)	2004. 2. szám 194.o.
<i>Rádli Tibor Sipos Jenő</i>	Az európai és a hazai felsőoktatás helyzetének változása, várható hatása a katonai felsőoktatási rendszer reformjára	2004. 2. szám 205.o.

<i>Virágh Béla</i>	Minőségirányítási rendszer kiépítésének és fenntartásának tapasztalatai a katonai felsőoktatás gépészmérnök szakán	2004. 2. szám 227.o.
<i>Rádlí Tibor</i>	A NATO kutatási programokba történő bekapcsolódás és az azokban való részvétel lehetőségei	2004. 3. szám 202.o.
<i>Sári Gábor</i>	A kiképzéstechnikai-szakanyag-ellátás helyzete a légierőnél	2004. 4. szám 230.o.

KÖZLEKEDÉSI KONFERENCIA

<i>Németh Ernő</i>	Az Ikrakba kitelepülő szállító-zászlóalj felkészítése, szállítása és működőképességének biztosítása	2004. 1. szám 224.o.
<i>Szarvas László</i>	A Magyar Szállító-zászlóalj felállítását és kitelepülését megelőző tervezési feladatok	2004. 1. szám 226.o.
<i>Kókai Ernő</i>	Az MH Szállító-zászlóalj kitelepítésének előkészítése és végrehajtása	2004. 1. szám 236.o.
<i>Baráth István</i>	Az MH Szállító-zászlóalj fogadásának, hadművelleti területre történő továbbjuttatásának és integrálásának általános körélményei	2004. 1. szám 254.o.

TÁJÉKOZTATÓ - INFORMÁCIÓ

<i>Turcsányi Károly</i>	A védelmi beszerzések reformja Nagy-Britanniában	2004. 1. szám 165.o.
<i>Briák Ottó</i>	Egy olaszországi utazás tapasztalatai	2004. 1.szám 184.o.
<i>Besenyő János</i>	Magyar logisztikusként az ENSZ Nyugat-szaharai missziójában	2004. 1. szám 208.o.

<i>Lakatos Péter</i>	A Magyar Logisztikai Egyesület tájékoztatója	2004. 2. szám 259.o.
<i>Németh Ernő</i>	Megalakult az MH Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsnokság Tudományos Tanácsa	2004. 2. szám 274.o.
<i>Kertai László</i>	A felújított Központi Üzemanyagraktár	2004. 2. szám 276.o.
<i>Fenyvesi Károly</i>	Kérdések és válaszok egy doktori (PhD.) értekezés védeése során	2004. 3. szám 244.o.
<i>Lakatos Péter</i>	A hazai logisztika aktuális kérdései	2004. 3. szám 260.o.
<i>Soós Tamás</i>	Munkahelyi ártalmak	2004. 3. szám 269.o.
<i>Németh Ernő</i>	A Katonai Közlekedés Szolgálat Napja	2004. 3. szám 274.o.
<i>Németh Ernő</i>	Együttműködési megállapodás	2004. 3. szám 276.o.
<i>Kaufmann János</i>	Az MH Repülőműszaki Szolgálatfőnökség kiadásában megjelenő „Tájékoztató” 2003. 6. számában közölt fontosabb külföldi repülő szakmai cikkek és információk fordításának rövid ismeretése	2004. 1. szám 270.o.o.
<i>Kaufmann János</i>	Az MH Repülőműszaki Szolgálatfőnökség kiadásában megjelenő „Tájékoztató” 2004. 1. számában közölt fontosabb külföldi repülő szakmai cikkek és információk fordításának rövid ismeretése	2004. 2. szám 283.o.

Kaufmann János Az MH Repülóműszaki Szolgálatfőnökség kiadásában megjelenő „Tájékoztató” 2004. 2. – 3. számában közölt fontosabb külföldi repülő szakmai cikkek és információk fordításának rövid ismertetése 2004. 3. szám 278.

Kaufmann János Az MH Repülóműszaki Szolgálatfőnökség kiadásában megjelenő „Tájékoztató” 2004. 4. számában közölt fontosabb külföldi repülő szakmai cikkek és információk fordításának rövid ismertetése 2004. 4. szám 290.o.

Ébert László A fegyverkereskedelem kialakulása, elvei és gyakorlata 2004. 4. szám 273.o.

FOLYÓIRAT SZEMLE

Lits Gábor „ULAN” az Osztrák Szövetségi Hadsereg új lövész-páncélosa 2004. 1. szám 258.o.

Lits Gábor A „PANDUR” kerek páncélozott harcjármű 2004. 2. szám 278.o.

Lits Gábor Mérföldkő a harckocsiaknak elleni védelemben 2004. 3. szám 235.o.

SZAKTÖRTÉNET

Hegedűs Ernő A légi haderőnem haditechnikai fejlődésének hatása a hadművelleti tevékenységre a II. világháborúban 2004. 2. szám 241.o.

Ósi Gyula A csepeli hadiüzem története 2004. 3. szám 212.o.

*Turcsányi
Károly
Hegedűs Ernő*

Bevezető gondolatok a légideszant és légi szállítású csapatok alkalmazásának, szervezetének és haditechnikai eszközeinek vizsgálatához

2004. 4. szám
234.o.

*Turcsányi
Károly
Hegedűs Ernő*

A Szovjet légideszant fegyvernem alkalmazásának, szervezetének és haditechnikai eszközeinek fejlődése 1930-1945. I. RÉSZ.

2004. 4. szám
249.o.