

## **CIVIL – KATONAI LÉGI SZÁLLÍTÁSI LOGISZTIKAI KAPCSOLATOK**

**Eszenyi Imre mérnök százados  
doktorandusz  
Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem  
Vezetés- és Szervezéstudományi Kar  
Logisztikai tanszék**

*A cikk a légi szállítás kapcsán a civil-katonai logisztikai együttműködés jelenlegi, 1999. februári, valamint jövőbeni kapcsolataival foglalkozik. Röviden elemzi az EU polgári logisztikai fejlesztési irányokhoz szorosan kapcsolódó civil logisztikai szolgáltató központok, valamint a NATO-követelményeket kielégíteni képes katonai logisztikai támogatás jövőbeni kapcsolatrendszerét. Az írásban azokat a repülőtereket, valamint egyéb infrastrukturális létesítményeket mutatom be, amelyek a jövőben a honvédség megváltozott mobilitási igényeiből adódóan természetes logisztikai kapcsolatot fognak jelenteni a nemzetgazdaság modernizációs törekvései és a Magyar Honvédség lehetséges alkalmazásai során felmerülő logisztikai biztosításhoz kapcsolódó légi szállítások között. A cikk hazánk NATO-n belüli, „szigetországszerű” földrajzi elhelyezkedése kapcsán áttekinti a mobilitási elvárásokat rugalmasan alkalmazni képes logisztika szolgáltató központokat.*

## **POLGÁRI LOGISZTIKAI FEJLESZTÉSI IRÁNYOK**

A piacgazdaság rohamos térhódítása és ezzel együtt a nyugati nyitás sürgetően vetette fel Magyarországon is a termékek logisztikai szolgáltató központokban szervezett, korszerű „terítésének” igényét. Természetes lehetőséget kínáltak erre azok a közlekedési csomópontok, melyek regionális (hazai értelemben) áruelosztó szerepüknél fogva a tervgazdaság, sőt a háború előtti időszakban is betöltötték a ma szolgáltató központjainak legalapvetőbb funkcióját, azaz áruk fogadását és továbbítását gyakran más-más szállítóeszközökön.

A logisztikai központok létrehozását — az Európai Unió elvárásoknak megfelelően — a Magyar Kormány is támogatandó célként jelölte meg az ország regionális térszerkezetére gyakorolt és a gazdaság egészének fejlődését elősegítő hatásuk érvényesítése érdekében.

Jelenleg 10 körzetben 11 központ kialakítására folynak előkészületek. Többek között Budapest, Szolnok valamint Székesfehérvár kijelölt területein is.

A logisztikai szolgáltató központokat (LSZK), a logisztikai szolgáltatásokat végző cégek területi koncentrációit a közúti, vasúti csomópontok metszéspontjaihoz, repülőterekhez, kikötőkhöz, huckepack terminálokhoz közel eső vagy közvetlenül kapcsolódó helyekre telepítik. Ez biztosítja, hogy egy áruforgalmilag kedvező, megfelelő infrastruktúrával ellátott területen a szállítással, csomagolással, raktározással stb. összefüggő, illetve azokhoz kapcsolódó egyéb igényelt szolgáltatások koncentráltan álljanak rendelkezésre és tegyék lehetővé, hogy a térségbe irányuló szállítmányok vasúti, vízi, légi úton ezekbe a központokba érkezhessenek, ahonnan a terítő fuvarozás pl. közúton történjen. Ugyancsak a térségben előállított termékeket közúti gyűjtőfuvarozás után a központokból irányvonatokkal/hajókkal lehet távolabbi célállomásokra, konténerpályaudvarokra, logisztikai központokba továbbítani. Eközben az LSZK-ban a termékek értéknövelő kezelése is elvégezhető.

## A LOGISZTIKAI TÁMOGATÁS HELYZETE ÉS PROBLÉMÁI A MAGYAR HONVÉDSÉGBEN

A Magyar Honvédség ellátási aspektusából megközelítve a problémát, a következő fontos területek vizsgálata szükséges:

- a Magyar Honvédség helyzete és várható felépítése;
- a haderő lehetséges alkalmazása, feladatai;
- a haderő (haderőnemek és egyéb szervezetek) lehetséges anyagi szükségletei;
- az MH logisztikai támogató rendszere, vezetésének felépítése.

A Magyar Honvédség két *haderőnemből* (szárazföldi és légierő) valamint egyéb harcoló, harcbiztosító és kiszolgáló szervezetekből áll.

A folyamatos reorganizáció és fegyverzetcsökkentés eredményeként a békelelétszám mintegy 50 000 főre csökkent, a harckocsik 800, a páncélozott harcjárművek 1300, tüzérségi eszközök 840, harci repülőgépek 140, támadó helikopterek 60 körüli mennyiségben állnak rendelkezésre, ami azt körvonalazza, hogy a békelelétszám mintegy háromszorosa biztosítani tudja a meglévő fegyverrendszerek működtetését. Ez az állapot a fegyverek korszerűsítéséig, várhatóan 2002–2005-ig változatlan marad.

A kérdés vizsgálata rögtön felveti, hogy milyen típusú magyar hadsereg kialakítása várható mind a NATO számára felajánlott egységek, mind a többi csa-

pat vonatkozásában. Ismert tények, hogy a szárazföldi haderőből valamint a légiereőből mennyi és milyen típusú haderőt ajánlottunk fel a NATO kollektív felelősségi rendszeréből adódó jövőbeni feladatok végrehajtására. Azonban továbbra is kérdés marad, hogy a Magyar Köztársaság a NATO-igényeken kívül milyen és mekkora fegyveres erőt kíván fenntartani. A logisztikai támogatás szempontjából nem hagyható figyelmen kívül az sem, hogy az ország területén milyen infrastrukturális létesítmények biztosítását igényli a szövetség, illetve milyen más nemzetiségű NATO erők ellátását kívánjuk (vállaljuk) megoldani az MK erőforrásaiból. Ezeket a körülményeket jelenleg részletesen elemezni korai lenne, hiszen még a leginkább függő változók, azaz a nemzetgazdaság, annak erőforrásai sem állapodtak meg.

Több haderőszerkezéssel foglalkozó szakember a haderő további csökkentésének szükségességéről beszél, ami esetleg csak 30 000 fő körüli békelétszámot jelent. Ebben az esetben, figyelembe véve a jelenlegi mozgósítási lehetőségeinket és a folyamatosan kiképzettek létszámát, a Honvédség háborús létszáma 100 000 fő körül alakulhat. Valószínűnek látszik, hogy a csökkenés döntő mértékben a szárazföldi haderőnél és a közvetlen szervezeteknél fog bekövetkezni.

Az MH lehetséges alkalmazását elsősorban a politika megfogalmazásában célszerű körvonalazni, nem a katonai megfontolások és a kiképzés lehetőségeinek szintjén.

A politika a Magyar Honvédség lehetséges alkalmazását és ennek megfelelően fenntartandó képességeit négy területen tartja szükségesnek:

- a hon védelme érdekében végrehajtásra kerülő hadműveletek ;
- a NATO-ban vállalandó közös védelmi kötelezettségek;
- ENSZ vagy EBESZ mandátum alapján folyó tevékenységekhez való hozzájárulás;
- egyéb (nem katonai) humanitárius, katasztrófaelhárítási feladatok.

Mindezekhez a lehetséges alkalmazási területekhez több haditechnikai eszközfejlesztési prioritás tartozik, amelyek a fontosság sorrendjében a következők lehetnek:

- vezetési és irányítási eszközök korszerűsítése;
- légtér-szuverenitási program folytatása;
- légvédelmi képesség fejlesztése;
- légimozgékonyosság, szállítóképeség növelése;
- felderítő eszközök korszerűsítése;
- új harcászati repülőgépek beszerzésének előkészítése;
- kiképzési szimulátorok és trenazsőrök fejlesztése.

Látható, hogy elsősorban pénzügyi okokból a komoly fegyverrendszerek beszerzése nem napjaink feladata, ugyanakkor a légiereő, a szállítási mobilitás prioritást élvez a fejlesztéseknél.

*A NATO-tagságból fakadó „sziget országú” földrajzi elhelyezkedés a mobilitás, az alkalmazhatóság szempontjából kiemelt helyre helyezi a légi szállításhoz kapcsolódó infrastruktúrát, járműállományt, valamint az ezek üzemeltetését ellátó szervezeteket.*

A Magyar Honvédség lehetséges anyagi szükségletei, az elmondottnak megfelelően, három viszonylag jól elkülöníthető időszakban, illetve helyzetben jelentkezhetnek.

Az első a békekiképzési felkészítési állapot, melyben az MH szervezetei a kiképzési tervekben foglalt feladatokat hajtják végre, és a békehelyőrségeikben esetenként a kijelölt gyakorlótereken tartózkodnak. Ebben a helyzetben az anyagi szükségletek szinte teljes pontossággal megállapíthatók, és a diszlokációs pontoknak megfelelően jelentkeznek az ország egyes régióiban melyekhez mindenütt kapcsolhatók a logisztikai szolgáltató központok.

A második állapot az, amikor az MH-nak olyan feladatokat kell ellátnia, melyeket a békeállományával tud biztosítani és tulajdonképpen csak a harcászati szintű kötelékek tevékenysége különbözik a békeállapottól. Ezek lehetnek országon belüli katasztrófaelhárító, válságkezelő és humanitárius tevékenységek, és lehetnek az ország határain kívül más nemzetek erőivel együtt, azok alárendeltségében működő kontingensek, akik például békefenntartó, béketeremtő, illetve humanitárius feladatokat hajtanak végre.

A harmadik helyzetben (ami egy háborús konfliktust jelent) az MH tevékenységét a logisztika szempontjából az jellemzi, hogy a csapatok hazai alkalmazása esetén az ország egyes területein az erők és eszközök jelentős koncentrációját hozhatják létre, aminek következtében döntő mértékben átrendeződik az anyagi szükségletek keletkezésének helye és intenzitása.

Amennyiben a NATO-kötelékében, az ország határain kívül kerül háborús alkalmazásra a Magyar NATO Kontingens, úgy anyagi szükségletei a NATO-kötelékben elfoglalt helyétől és feladatától fognak függeni, és szükségleteik kielégítése egy teljesen egyedileg szervezett logisztikai támogatás kialakítását teszi szükségessé.

A Magyar Honvédség anyagi szükségletei tehát a különböző alkalmazások során rendkívül differenciáltak lesznek, melynek minimális szükséglete a békekiképzési tevékenység anyagszükséglete, maximális szintje pedig a közvetlenül az MK szuverenitásáért folyó hadászati (hadműveleti) tevékenység anyagi biztosítása. Ennek lehetősége már korábban is megfogalmazódott a témával foglalkozó katonai logisztikusoknál.

Az MH többi tevékenységéhez szükséges anyagi készletek mindegyike a békeellátási rendszerre épül, azok bizonyos korrekciójával, esetleg a harcászati szint ellátási technológiájának megváltoztatásával.

## A CIVIL ELLÁTÁSI — KÖZTÜK A LÉGI SZÁLLÍTÁSI — LEHETŐSÉGEK A VÁLTOZÓ KATONAI ALKALMAZÁS FÜGGVÉNYÉBEN

Alig egy hónappal az Észak-atlanti Szerződés Szervezetének a teljes jogú tagsága előtt, a Magyar Honvédség jelenlegi logisztikai rendszere átmenetet képez a rendszerváltás előtt kialakított rendszer és a jövőbeni NATO-elvárások alapján létrehozandó rendszer között.

Létezik egy, az átalakulás állapotában lévő honvédség a maga öröklött, a rendszerváltás előtti doktrínára épített infrastruktúrájával (köztük repülőterekkel és azokat kiszolgáló létesítményekkel és eszközökkel), de ma már a NATO szövetségi rendszere által támasztott követelményekkel. Logisztikai szempontból csak igen gazdaságtalanul működtethető ez az infrastruktúra, és az újonnan támasztott követelményeknek sok esetben nem tud megfelelni.

Az informatikai kommunikációs rendszer hiánya, a raktárak kedvezőtlen elhelyezkedése és korszerűtlensége, a szállító eszközök (köztük a szállító repülőgépek) elavultsága, az anyagok nyilvántartásának és azonosításának megbízhatatlansága mind-mind okai a felesleges és gazdaságtalan szállításoknak, a nem megfelelő színvonalú logisztikai biztosításnak.

*A ma működő logisztikai rendszer az ország honvédelmének logisztikai biztosítását, a NATO szövetségi rendszeréből adódó kettős feladattal kiegészített befogadó nemzeti támogatást és az esetlegesen külföldön alkalmazásra kerülő magyar (al)egység külföldi logisztika biztosítását kellene, hogy ellássa az említett körülmények között.*

Az ország gazdasági helyzete nem teszi lehetővé, hogy a hadsereg ellátására a szovjet mintára létrehozott, a polgári élet ellátási rendszereiből teljesen elszakadt rendszert tartson fel. A piaci körülmények, a közbeszerzési törvény arra ösztönzi mindinkább a MH-t is, hogy a hármas követelményrendszernek való megfelelés érdekében, a nemzetgazdaságból biztosítson (vásároljon piaci körülmények között) egyes szolgáltatásokat. Azért fenntartani egy nagy katonai repülőteret és szállítóeszközöket, hogy majd valamikor a jövőben egyszer használjuk azokat, ez rendkívül költséges és teljességgel felesleges is, hiszen szükség esetén igénybe lehet venni a polgári kapacitásokat is. Ez természetesen nem jelenti azt, hogy a minimálisan szükséges — a NATO számára felajánlott képesség csoma-

gok megvalósítását szavatoló — beruházásokat mind az infrastruktúra, mind az eszközpark kialakításában nem lenne szükséges megvalósítani.

Megállapíthatjuk, hogy létezik egy, az átalakulás stádiumában lévő hadsereg, ahol igény van egy megbízhatóan működő, a hármas követelményrendszert kiszolgálni tudó logisztikai rendszerre. Ugyanakkor másik oldalról a nemzetgazdaság infrastruktúra fejlesztései létrehozzák azokat a gazdasági-logisztikai csomópontokat, amelyek egy-egy központba szerveződve kívánják logisztikai szolgáltatásaikkal kiszolgálni a gazdasági élet szereplőit.

Tekintsük át konkrétan, hogy az egyes követelményeknek hogyan tudnának megfelelni az LSZK-k.

A befogadó nemzeti támogatás tekintetében az utóbbi három évben konkrét tapasztalatokat szereztünk a délszláv válság kapcsán a hazánkban, Taszáron és Pécsen létrehozott amerikai, illetve az északi dandár logisztikai bázisainak telepítésekor.

Taszáron tulajdonképpen — a tér és az idő szorításában — magas költségekkel lett létrehozva egy olyan katonai logisztikai szolgáltató központ, amelynek egyedüli használója az USA hadserege. A létrehozás magas költségeit tekintve, a NATO szövetségi rendszerén belüli úgynevezett gazdag (gazdaságilag a legfejlettebb) országok — az egyedüli USA-t kivéve — mindegyike sem lenne képes, nem is beszélve a kisebb lehetőségekkel és kapacitásokkal bíró többi szövetségi tagországról, arra, hogy 1–2 hónap alatt létrehozzon és üzemeltessen egy ekkora logisztikai bázist. Jelenleg abban az állapotban van a taszári reptér ügye, amikor a katonai alkalmazásra épülve kívánják létrehozni a polgári légi szállításokat is támogatni képes repülésirányítási és kiszolgálási rendszert.

Kitűnő lehetőségnek mutatkozik az LSZK-k telepítésével több volt katonai repülőter bevonására a polgári légi szállításokba és repülésekbe. A budapesti, a székesfehérvári és a szolnoki LSZK-k kiváló lehetőségeket teremtenek, és földrajzi helyzetüknél fogva (ami azt jelenti, hogy a Balkán, a volt szovjet utódállamok irányában, mint az „utolsó” EU tagállam — reményeink szerint 2002-től) a felvevő piacok gazdasági lehetőségeinek függvényében, aránylag nagy volumenű szállításokat (köztük légi szállításokat is) képesek lehetnek lebonyolítani ezekbe az irányokba.

Magyarország földrajzi elhelyezkedéséből adódóan speciális helyzetben van a Szövetség keretein belül. Az európai észak-déli és kelet-nyugati tranzitfolyosókon való elhelyezkedéséből adódó, úgynevezett fenntartható mobilitás (tranzit) követelményeknek, az utóbbi évek látványos infrastruktúra fejlesztéseinek is köszönhetően, meg tudott felelni az ország. Azonban ez a fenntartható mobilitás (amelyet az EU szállítási-közlekedési folyosói foglalnak magukban) nem ugyanaz, amit a katonai mobilitás igénye támaszt a Szövetség „perem, sziget” országával szemben.

Ezt katonai közlekedési szempontból előbb a szovjet csapatkivonás, majd később a délszláv válság kapcsán előbb az ENSZ, majd később az IFOR és SFOR tranzit szállítások is bizonyították. Tranzit közlekedés szempontjából képes az ország a nemzetközi (köztük az ENSZ és a NATO) elvárásoknak megfelelni. A NATO-tagságból adódó speciális helyzet, tehát az Európa közepén, de a Szövetség peremén való elhelyezkedés azonban megkívánja a hazai infrastruktúrától, hogy az ne csak átbocsátó, tranzitáló kapacitásokkal, hanem szükség szerint, úgynevezett végponti (raktározási, beszerzési, nyilvántartási stb.) logisztikai kapacitásokkal is rendelkezzen.

A Szövetség tagjai joggal várják el egymástól, hogy amennyiben NATO-jóváhagyás alapján, vagy más nemzetközi (elsősorban ENSZ és EBESZ) felkérés alapján részt vesznek katonai feladatok végrehajtásában, úgy azokat a Szövetség tagországai szükség esetén, mint befogadó nemzetek, a saját nemzeti erőforrásaikkal támogassák.

Egy, a Szövetségi rendszer peremén álló országgal szemben ezek az elvárások természetesen nagyobbak, mint a Szövetség belsejében elhelyezkedő országokkal szemben.

*A mobilitás, amely gyors reagálást, gyors helyszínre való eljutást és azonnali alkalmazási lehetőséget jelent az arra kijelölt egységeknél, első számú követelményként jelenik meg az Észak-atlanti Szövetségen belül. Ez azt jelenti, hogy a légi szállítás az a kiemelt szállítási mód, amely képes ezeket a nagyfokú mobilitásból adódó követelményeket kielégíteni. Nem véletlenül a szolnoki felderítő alakulat van kijelölve az ilyen jellegű tevékenységek végrehajtására, hiszen itt rendelkezésre állnak a légi szállításhoz szükséges feltételek.*

Az elvárások természetesen párosulnak a pénzügyi feltételekkel, joggal remélve mint szövetségéstől a minél megbízhatóbb és olcsóbb támogatás biztosítását. Az olcsóságot természetesen piaci körülmények között kell érteni.

A taszári példához visszakanyarodva, az USA hadserege is valószínűleg szívesen vette volna igénybe egy, a már üzemelő (tehát a szükséges és drága infrastrukturális beruházásokkal és eszközökkel felszerelt) repülőtérral rendelkező polgári logisztikai központ szolgáltatásait, mint azt drágán beruházva kiépíteni kelljen.

Mivel ilyenekkel nem rendelkezett az adott térségben az ország, ezért szükségessé vált a taszári repülőtér meglévő és igencsak elavult infrastruktúrájának az átépítése és felszerelése.

A tér és az idő szorításában, vagyis a lassú politikai döntést követő gyors kitelepülést, katonai felfejlődést, a nagy távolságokat és több országot felölelő földrajzi térségek áthidalását igénylő katonai feladatok végrehajtása a mobilitás a végponti, a befogadó nemzeti logisztikai támogatás teljesítő képességeitől fog nagyrészt függeni. Emlékezzünk vissza, amikor 1995 januárjában a taszári kira-

kó állomás „bedugulása” miatt az osztrák-magyar határon álltak az amerikai vasúti szállítmányok, veszélyeztetve az IFOR hadműveleteknek az előírt felvonulási idejét.

A lehetséges logisztikai végpontok kialakítása és felkészítése egy esetleges majdani nagy intenzitású katonai igénybevételre, az ország gazdasági teherbíró képességét meghaladó feladatot jelentene. A szövetségi rendszeren belüli kötelezettségek azonban szükségessé teszik azoknak a képességeknek a megteremtését és fenntartását, ezért ennek megteremtését — a különböző szakterületek (légvédelem, kommunikáció stb.) az úgynevezett képesség csomagok megvalósítását — a NATO Biztonsági Beruházási Programja is támogatja. Törökország ennek a programnak is köszönheti az utóbbi évtizedek látványos infrastrukturális, köztük civil–katonai repülőterek fejlesztéseit.

## NEMZETGAZDASÁGI FEJLESZTÉSEK A LOGISZTIKAI SZOLGÁLTATÓ KÖZPONTOK LÉTREHOZÁSÁRA

A nemzetgazdasági infrastrukturális fejlesztések körébe tartozik a 11 logisztikai szolgáltató központ megvalósítása. Földrajzi elhelyezkedésük és tőkeigényes megvalósításuk azonban szűkíti a katonai felhasználást jelentő, logisztikai végpontként számba vehető szolgáltató központok számát.

A számba vehető LSZK-kal szemben megfogalmazható legfontosabb elvárás az, hogy teljesítményeivel megbízhatóan ki tudja elégíteni a bármelyik időpontban hirtelen jelentkező nagy intenzitású logisztikai feladatokat, majd az intenzitás csökkenése utáni készletfogyásokat biztonságosan pótolni tudja. A tervezett LSZK-k közül a légi szállítási követelményeket csak a győri (korlátozottan), a székesfehérvári, a budapesti és a szolnoki lenne képes kielégíteni. A követelmények a közlekedési alágazatok fokozott és kombinált igénybevételét tételezik fel. A vasúti és közúti szállítások mellett a légi szállítások is intenzíven jelentkeznek a logisztikai biztosítás során. Mindezek a Légierő Vezérkar és az MH Közlekedési Szolgálatának a jövőbeli fokozott együttműködését igénylik.

Az intenzív szállítások követelményként állítják még a magas fokú rakodás-gépesítést, a megfelelő raktárkapacitások meglétét, az informatikai- kommunikációs hálózat kiépítettségét és fejleszthetőségét, valamint a nyugat-európai hálózati rendszerekre való kapcsolhatóságát. Feltételezve a polgári LSZK normális üzemeltetését, mindezekkel rendelkezik az. Igényként merül még fel az LSZK-val szemben a kiszolgáló személyi állomány megfelelő felkészültsége, például a fokozottan jelentkező tűz- és robbanásveszélyes anyagok kezelésével kapcsolatban.

## A KÜLFÖDÖN TÖRTÉNŐ ALKALMAZÁS, VALAMINT A HAZAI BEFOGADÓ NEMZETI TÁMOGATÁS KAPCSOLATRENDSZERE

Mint a befogadó nemzeti támogatás hídfőállomását lehetne felfogni az LSZK és az azt kiszolgáló repülőtér szerepét. Nem csupán a külföldről jövő anyagokat és eszközöket kezelné, hanem a hazai beszállítói rendszer összefogásában és adminisztrációjában, a szerződéskötések, a vámkezelés és adóügyintézés, a szállítók és az egyéb szükséges szolgáltatások koordinálásában.

A befogadó nemzeti támogatás ilyen formán történő biztosítását az LSZK-ba települő, a repülőtéren tevékenykedő, logisztikai szolgáltatás nyújtására szerveződő cégekkel szerződéskötés formájában célszerű biztosítani. Ezekkel, az úgynevezett alvó szerződésekkel lehetne biztosítani a szükséges kapacitások meglétét a cégeknél, valamint a naprakész információkat, adatközléseket. Az a cég, amelynek a logisztikai szolgáltatásaira alvó szerződéseket kötnek, természetesen nem ingyen kötelezi el magát. A NATO-országok tapasztalatai alapján a legjobb megoldásnak az tűnik, hogy ezekért a szerződésekért cserébe a katonaság a céget bevonja (és így egyúttal állandóan kontrollálja a minőséget) a saját békeidőszakban történő logisztikai biztosításába.

Más megoldásként, kormány szinten, szóba jöhetnek adó- vagy más egyéb kedvezményekkel (például az LSZK-ba történő betelepülésekor a cég kedvezményt kap) ösztönözni a cégeket, hogy mindenféle tekintetben a honvédségi elvárásoknak megfeleljenek.

Az elvárások és a szükséges kapacitások konkrét meghatározásához, mindenféleképpen szükséges meghatározni, hogy milyen nagyságú az az egység, milyen típusú és mennyiségű fogyások azok, amelynek a logisztikai támogatását biztosítani kell. A számvetésekkel tulajdonképpen a szükséges minimumokat határozzák meg.

Mivel a rendszer megbízhatóságát és legnagyobb előnyét a polgári logisztikai feladatok széles skálájának naponta történő végrehajtása jelenti, így az évente sorra kerülő nemzetközi gyakorlatok (mint külföldön, a „szigeten” kívül történő alkalmazások) egyúttal alkalmat biztosítanak a rendszer megbízhatóságának ellenőrzésére. *A külföldön alkalmazásra kerülő* (al)egység logisztikai biztosítása esetén a repülőtér az LSZK-val ugyanezt a tevékenységét folytatná, csak az intenzitások változnának. Ez a fajta logisztikai támogatás az ellenkező irányba szintén működne, a végponti feladatrendszer helyett a kiindulóponti logisztikai biztosítást hajtaná végre, egyúttal megfelelné a szövetségen belüli *befogadó nemzeti támogatással* szemben támasztott követelményeknek.

Amennyiben a felajánlásra kerülő zászlóalj például a gyorsreagálású, majd a későbbiek során más (al)egységek alkalmazására határainktól messze, több száz vagy akár több ezer kilométerre kerül sor, az minden bizonnyal igen nehéz feladat elé fogja állítani az MH-t.

Az LSZK kettős szerepet tudna ellátni. A kitelepülés a felfejlődés kezdetén, tehát az alkalmazást megelőzően biztosítaná az alkalmazás helyszínére való eljutást, megszervezve nem csak a hazai, hanem a külföldi szállítást is, emellett a szükséges mértékben ez az alkalmazási hely gazdasági fejlettségétől függ állandó periodicitással biztosítaná a fogyások pótlását.

Mivel ezek a feladatok előre nem tervezhetőek, hiszen ma még nem tudjuk megmondani, hogy holnap melyik válságövezetbe kerül alkalmazásra a kontingens, ezért a logisztikai feladat végrehajtására hivatott rendszernek rugalmasnak, könnyen átalakíthatónak kell lennie. Éppen ezért egy kötött állománytáblával és a hozzá kapcsolódó eszközparkkal rendelkező katonai egységet fenntartani ezeknek a logisztikai feladatoknak a végrehajtására nem célszerű és nem is reális.

A fenntartása egy olyan logisztikai (al)egységnek, amely az alkalmazását tekintve lehet, hogy évekig nem kerülne bevetésre, ugyanakkor készen kellene, hogy álljon bármilyen típusú — légi, tengeri, vasúti vagy közúti szállítású, és ezeknek a különböző kombinált változatai — logisztikai rendszer kiépítésére és fenntartására. A világ bármely pontján azt jelentené, hogy az MH rendelkezik egy második olyan (al)egységgel (a felajánlott műszaki zászlóalj mellett), amelyet felajánlhat logisztikai feladatok ellátására a NATO Többnemzetiségű Vegyes Alkalmi Harci kötelékekben.

Belátható, hogy ez egy csak igen drágán megvalósítható elképzelés lenne az MH és az ország jelenlegi helyzetében.

Tehát az igény meg van az MH részéről, és ez csak növekedni fog a felajánlásra kerülő (al)egységek számának növekedésével, ugyanakkor a nemzetközi áruforgalomra épülő LSZK pedig rendelkezni fog az ilyen típusú logisztikai igények kielégítésére.

A repülőterekre települő LSZK-k előnye a nemzetközi (tengereket, kontinenseket átszelő) áruforgalomban a központok csomóponti helyzetéből adódik. A csomópontok közötti szállítás irányokba szerveződve bonyolódik, gyors eljutást biztosítva bármilyen típusú árunak a hálózat bármelyik pontjáról bármelyik pontjára.

Véleményem szerint egy, az alkalmazásra kerülő (al)egység határainktól távoli logisztikai biztosításának feladata az MH részére olyan mérvű feladat növekedéssel, emberi és anyagi ráfordításokkal járna, amelyet önállóan megoldani nem tudna. Szükségessé válna egy, a nemzetközi szállításban és szállítmányo-

zásban, fuvarjogban, vámolásban és egyéb logisztikai területeken is biztonságosan működő szolgáltató cég közreműködésére.

A külföldön történő alkalmazás alapvetően két, egymástól méreteiben teljesen eltérő logisztikai biztosítási feladatot jelent.

Az első a komplexebb, amely a kitelepülést, a felfejlődést, az (al)egység egészének az alkalmazási helyre való juttatását jelenti.

Ez a logisztikai feladat a végrehajtásban azt jelenti, hogy a kontingens személyi állományának az alkalmazási helyre való eljuttatása külön (valószínűleg több fázisban) történik a kontingens anyagi és technikai készleteitől, eszközeitől. Ez nagyfokú szervezést és koordinálást tesz szükségessé és feltételezi a szolgáltatást nyújtóról a megfelelő és szükséges információadási képességet a szolgáltatást igénybevevő részére, hiszen például az előkészítő, az élet- és munkakörülményeket megteremtő logisztikai felderítőcsoport útbaindítása a készletek várható érkezésének függvénye.

Ennek a feladatnak csak az a szolgáltató tud megfelelni, amely megfelelő kommunikációs összeköttetésekkel rendelkezik, és képes a világ nagy számítógépes szállítás irányítási rendszereibe belépni. Egy működő LSZK számára ez napi rutinmunka.

A másik típusú logisztikai szolgáltatás, amit meg kell oldani, az alkalmazásra kerülő (al)egység itthonról történő biztonságos ellátásának a megszervezése.

*Ez a feladat egy állandó logisztikai híd megteremtését igényli az alkalmazási hely és Magyarország között. A logisztikai híd "hossza" (tehát a földrajzi távolság) meg lesz adva, viszont a híd "szélességét", szükséges átbocsátó képességét az alkalmazás helyszínén és környékén lévő támogató erőforrások igénybevételei lehetőségei fogják meghatározni. Tehát előfordulhat, hogy akár két-három napos intenzitással több tonnás pótlásokra kell itthonról felkészülni, de az sem elképzelhetetlen, hogy ennek a feladatnak a megoldása csak havi egy-két alkalommal és csak minimális pótlásokat tesz szükségessé.*

Az LSZK-val szembeni követelményként elsősorban a rendszer nagy távolságokon keresztüli működésének megbízhatósága kell, hogy szerepeljen.

A működő LSZK naponta kell, hogy biztosítsa a megbízhatóságát a szolgáltatásait igénybe vevők felé. Az informatika és kommunikációs hálózatokon keresztül mód nyílna az alkalmazási helyről közvetlen utasításokkal (a szükséges anyag és eszközpótlásokról) működtetni az ellátási rendszer egymástól több száz, ezer kilométerre lévő kezdő és végpontját, ugyanakkor biztosnak lenni abban, hogy a köztük lévő kapcsolat, a híd, megbízható pilléreken nyugszik.

Tekintsük át, melyek azok az igények, amelyeket támaszthatunk az LSZK-val szemben ennek a követelményrendszernek a kielégítésére.

Mivel a légi szállítás igénye valószínűsíthetően meg fog jelenni (valószínűleg a logisztikai híd üzemeltetésének során, például a kontingens személyi állományának

váltásakor, vagy egy-egy eseti, sürgős beavatkozást igénylő alkatrész, műszer stb. pótlásakor), ezért az MH által kiválasztott LSZK-nak feltétlenül tudnia kell foglalkozni a légi szállítással. A tervezettek közül ezt a győri (csak korlátozott mértékben), a székesfehérvári, a budapesti és a szolnoki lenne képes megoldani.

Az információ- kommunikációs infrastruktúra, az egységakománnyok képzése és kezelése, a csomagolás (a tűz- és robbanásveszélyes anyagok nemzetközi szállítási és tárolási jogszabályainak betartásával), a vámolás, a fuvarszerződés, valamint a fuvarbiztosítás és az összes többi logisztikai szolgáltatáson túl még egy nagyon fontos követelménynek meg kell tudni felelnie az LSZK-nak.

Ez a követelmény a logisztikai rendszer megbízhatóságának egyik alappillére, az anyag vagy eszköz pótlásának, az alkalmazási helyre való időbeli eljuttatásához kapcsolódik. Mivel az igénylés eljuttatásának ideje az alkalmazási helyről a rendszer kezdő pontjára (LSZK-ba) az informatikai hálózaton keresztül nem számottevő (néhány perc), és mivel a földrajzi távolság szállítóeszkővel történő áthidalásának ideje adott, ezért belátható, hogy csak a kezdőpontra lehetséges időt megtakarítani. Ez azt jelenti, hogy *a szükséges mértékben, magában az LSZK-ban, tehát a repülőtéren kell raktári készletekkel rendelkezniük*. Tehát vagy saját honvédségi, vagy pedig bérelt raktárkapacitással (és azt kiszolgáló technológiákkal, anyagazonosítás, informatikai anyagnyilvántartás stb.) kell rendelkezniük.

Ezt a kapacitást az alkalmazási feladat függvényében kell feltölteni, figyelembe véve az (al)egység által használt (már kiszállított) technikai eszközöket és anyagokat, valamint az alkalmazási helyszín sajátosságait (időjárás, helyi beszerzések stb.).

## ÖSSZEGZÉS

Összegezve a felvázoltakat, mindez azt jelenti, hogy tőlünk, katonáktól függetlenül létrejönnek a polgári logisztikai feladatok ellátására azok a logisztikai csomópontok, amelyek magukban foglalnak számos „nagy” repülőteret (ezek egy részét az MH üzemeltette, sőt üzemelteti is napjainkban), amelyek szolgáltatásaik rendkívül széles skálájával képesek részt venni a katonaság megváltozott szerepéből adódó, megváltozott logisztikai támogatási rendszereiben.

Napjainkban, amikor a gazdasági társaságok a honvédelmi adatszolgáltatási kötelezettségeinek nem, vagy csak részben tesznek eleget, mindenképpen szükséges az egy szolgáltató központba koncentrálódott logisztikai szolgáltatások kavalkádját biztosító LSZK teljesítményeinek nyilvántartása, figyelemmel kísérése és a honvédelem számára kedvező alakítása. A jövőbeni fokozottabb honvédségi légi szállítások (gondoljunk csak a Sínai-félszigeten szolgálatot teljesítő magyar békefenntar-

tók logisztikai támogatásának érdekében 1996–97-ben végrehajtott légi szállításokra), a civil logisztikai tevékenységek mindenképpen hatással vannak és lesznek a katonaság ellátási kérdéseire, tehát szükséges azokat nyomon követni, elemezni, és a szükség szerinti katonai igénybevételek (békében és háborúban egyaránt) kielégítésére felhasználni a bennük rejlő lehetőségeket.

A NATO-tagságból adódó képesség csomagok megvalósításánál figyelembe kell, hogy vegyük az adott területet érintő civil fejlesztési elképzeléseket is. Az EU-követelmények szabta modernizációs fejlesztések alapvetően befolyásolják az MH jövőbeni mobilitását és működését, ezért már most szükségesnek tartom azokat beépíteni a honvédségi fejlesztési projektekbe.

*A jövőbeni EU infrastrukturális felzárkóztatási alapok — több százmillió euorós költségvetéssel — márciustól rendelkezésre álló NATO Biztonsági Beruházási Programja, valamint a Magyar Köztársaság költségvetésének (nemcsak a Honvédelmet érintő részei) időben történő összehangolása elvezethet oda, hogy a civil-katonai logisztikai együttműködés kiteljesedhet pl. az LSZK-k kialakulásával a repülőterek közös üzemeltetésére, mint ahogy ez a NATO országok többségében napjainkban is működik.*

#### FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] DUCHAJ I., ESZENYI I., A közlekedési rendszer előkészítésének feladatai a nemzetgazdasági fejlesztések tükrében, Tanulmány, MH LFCSF, 1997.
- [2] Az infrastruktúra és szolgáltatásai III. (11. kötet). Az Integrációs Stratégiai Munkacsoport kiadványa, Budapest, 1997.
- [3] KNOLL I., Változó világ – alkalmazkodó logisztika a XXI. Században., Logisztika., MLE , 1997. IV.évf. 4.szám p. 5-6.
- [4] PREZENSZKI J., A logisztika, a közlekedés és az áruszállítás kapcsolata. Közlekedéstudományi Szemle, KTE, 1990. 5.sz. p. 197-207.
- [5] SZENES Z., Kooperáció a civil logisztikával, .Logisztika, MLE, 1997. IV. évf. 4.szám p.7.
- [6] Zukunftsorientierte Gestaltung kombinierter Verkehre Strasse/Schiene, entsprechend den Anforderungsprofilen der Nutzer, Schriftreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e. V., B 200, 1997.

*The topic of this article, the civil-military logistics relations, relating to the air movement. The author gives us a short analyze of the future's connections between the NATO military logistic support requirements and the civilian logistic service centers, with regard to the developing trends of the civilian logistic in the EU. This article – relating the airfields, and other infrastructure elements as a natural logistic connections in the future – shows us via the mobility changing, the relations between the modernization process of the Hungarian national economy (resources) and the air movement (as a part of logistic support) in the possible operations of HHDF. The author, on the occasion of the NATO location of Hungary „as an islandcountry”, survey of the flexibility of mobility requirements in the logistic service centers.*