

IX. Évfolyam 1. szám - 2014. március

Derzsényi Attila
attila.derzsényi@hm.gov.hu

KATONAI LÉGISZÁLLÍTÁSI KÉPESSÉG (LOGISZTIKA ELŐTT ÁLLÓ FELADATOK ÉS AZOK LEHETSÉGES MEGOLDÁSAI)

Absztrakt

A katonai légiszállítás a rendszerváltást követően saját kapacitással, majd szállítványozó cégek kiválasztásával valósult meg. Gazdaságossági szempontok figyelembe vételével célszerű a szállítványozói feladatok civil szolgáltatótól történő átadása a katonai szervezeteknek. Ennek feltételeit a közbeszerzési jogi környezet is biztosítja.

In the wake of the change of regime military air transportation was accomplished through the military's own capacity and later on by selecting haulage contractor companies. Taking the economic aspects into account shipping tasks should be taken over by military organizations. Terms and conditions of this process are ensured by the public procurement legal environment also.

Kulcsszavak: *légiszállítás, közbeszerzés, szállítványozó, dinamikus beszerzési rendszer ~ air transportation, public procurement, shipping agent, dynamic purchasing system*

BEVEZETÉS

A cikk megírásának ötletét az adta, hogy a HM Védelemgazdasági Hivatal jogelőd szervezete, a HM Fegyverzeti és Hadbiztosági Hivatal 2013. júniusában részvételi felhívást jelentetett meg „*Állami Légiszállító Flotta –szállítógépek beszerzése és hozzá tartozó kiképzéssel és induló alkatrész készlettel*” tárgyban.¹ A HM tárca által kiadott közlemény szerint: „*A Malév megszűnésével olyan, az ország szempontjából stratégiai fontosságú képesség tűnt el, melyet szükséges pótolni. A HM által javasolt Állami Légiszállító Flotta létrehozása nem a Malév szerepét kívánja betölteni, hanem egy a katonai, állami és civil igényeknek megfelelő, a nemzetbiztonsági szempontokat is figyelembe vevő légiszállítási megoldási javaslat állami légi járművel, katonai üzemeltetésben.*”²

A közbeszerzési eljárás ugyan eredménytelenül zárult, ezért érdemes továbbra is elemezni a Magyar Honvédség jelenlegi légiszállítási képességét, illetve más NATO és EU tagállamokban már sikeresen alkalmazott olyan beszerzési lehetőségeket, amelyek hatékonyabb ellátási képességet biztosíthatnak.

A katonai többnemzeti feladatokban történő részvétel katonai (két-és többoldalú együttműködési megállapodások útján) és polgári (közbeszerzés útján) szállító kapacitás igénybevételével, komplex szállítmányozói szolgáltatás és a nemzeti légihidak formájában valósult meg, melyet a témában megjelent korábbi szakirodalmak részletesen kifejtettek. Szászi Gábor a „*MALEV felszámolásának várható hatásai a katonai légiszállítási feladatok végrehajtására*”³ című cikkében a saját eszközparkkal biztosított légiszállítási képesség szükségességére hívja fel a figyelmet a védelmi képesség folyamatos biztosítása érdekében.

Álláspontom szerint a légiszállítási képesség fenntartása nem kizárólagosan a hazai védelmi feladatok ellátását érinti. Kiemelendő hazánk NATO és EU tagságból fakadó kötelezettsége is, amelyek a kollektív védelmi műveletekben történő hozzájáruláson túl, a szövetséges műveletekben történő részvételt is jelenti. Szarvas László „*A Magyar Honvédség nagytávolságú szállítási lehetőségei*”⁴ című cikkében kifejti, hogy a hazánkhoz hasonló nagyságú vagy hozzánk hasonló helyzetben lévő NATO/EU tagországok is törekednek stratégiai légi szállítóképességeik megteremtésén vagy növelésén. Ennek egyik első lépése volt 2002 novemberében a NATO Prágai Csúcsértekezleten elfogadott többnemzeti alapon létrehozandó garantált rendelkezésre állási szerződések megkötése, a polgári fuvarpiacon meglévő viszonylag szűkös kapacitások katonai célokra történő lekötése.

Az eddigi tanulmányok alapvetően közlekedési szakmai oldalról közelítették meg a téma vizsgálatát. A jelenlegi jogszabályi környezetben a polgári kapacitás igénybevételének nélkülözhetetlen feltétele a beszerzési eljárás lefolytatása. A több mint 10 éves katonai beszerzési tapasztalatom alapján (munkám során több alkalommal részt vettem a légiszállítási képesség beszerzésében), a légiszállítás beszerzőközpontú megközelítésével új ellátási módszerek, elvek vezethetők be, amelyek kialakításával gyorsabb, hatékonyabb ellátási forma valósulhat meg.

Az általam javasolandó beszerzési módszer részletes feltárása előtt célszerűnek tartom megvizsgálni, mely katonai légiszállítási területen szükséges polgári kapacitás gyakoribb igénybevétele, ezzel együtt beszerzési eljárás lefolytatása.

¹ Ajánlati felhívás: TED- HL/S 182829-2013-HU S107 05/06/2013 (<http://ted.europa.eu>)

² MTI hírek: Állami légi szállító flottát tervez a kormány <http://www.honvedelem.hu/cikk/38640>

³ Szászi Gábor: A Malév felszámolásának várható hatásai a katonai légiszállítási feladatok végrehajtására; Repüléstudományi Közlemények 2012. évi 2. szám pp.1036-1045
http://www.szrfk.hu/rtk/kulonszamok/2012_cikkek/86_Szaszi_Gabor.pdf

⁴ Szarvas László: Stratégiai Légiszállítási Képesség – egy új többnemzeti megoldás 2008/7 Nemzet és Biztonság pp.60-76 http://www.honvedelem.hu/files/9/8723/a_mh_nagytavolsagu_szallitasi_lehetosegei-szarvas_1.pdf

SZÁLLÍTÁSI KÉPESSÉG

A rendszerváltást követően a Magyar Honvédség katonai szerepvállalása nagymértékben megváltozott. Az EU és NATO tagságból adódóan a közös védelmi képesség kialakítása került előtérbe, amely a szövetség tagállamain kívüli területek békeműveletre összpontosított. Ezek a többnemzeti műveletek hatékonyabb és egyben olcsóbb logisztikai megoldásokat igényeltek. A képesség fokozása érdekében mind a NATO⁵, mind az EU⁶ tagállamai közös légiszállítási képesség kialakítását határozták el. Az Európa Tanács Főtitkársága által kiadott „Európai Biztonsági Stratégia” című kiadványában⁷ is külön hangsúlyt kap az EU tagállamok stratégiai légiszállítási képességének megerősítése.

A sokrétű katonai feladatra igénybe vett szállító képesség álláspontom szerint – a teljeség igénye nélkül – többféleképpen csoportosíthatóak:

- Jellege szerint: személy, teher, vegyes, (ill. veszélyes-különleges áru, védett személy);
- Távolság szerint: nagy, közepes, kis;
- Funkciója szerint: polgári, katonai, vegyes;
- Leszállási szükséglet szerint: közbenső leszállással, leszállás nélkül;
- Célállomás: válságkörzet, műveleti terület, béketerület;
- Közreműködő felek: hazai, NATO, többnemzeti.
- Stratégiai/taktikai: A stratégiai légiszállítás személyek, anyagok és technikai eszközök gyorsan és nagy (akár kontinenseken átívelő) távolságra, hadszíntérre történő ki- és visszatelepítését foglalja magában, míg a taktikai légiszállítás a személyi állomány és egyéb rakomány hadszíntéren belüli, megbízható és gyors szállítását biztosítja

A releváns, hazánkat érintő stratégiai katonai légiszállítási képességek az alábbiakból tevődnek össze:

Stratégiai Légiszállítási Képesség (SAC):

Tíz NATO-nemzet (Amerikai Egyesült Államok, Bulgária, Észtország, Hollandia, Lengyelország, Litvánia, Magyarország, Norvégia, Románia és Szlovénia) és két Békepartnerségi (PfP) nemzet (Finnország és Svédország) írták alá a Stratégiai Légiszállítási Képességről (Strategic Airlift Capability – a továbbiakban: SAC) szóló, 2008. szeptember 23-án hatályba lépett Egyetértési Szándéknyilatkozatot (Memorandum of Understanding - MOU).⁸ A SAC program keretében három Boeing C-17 típusú amerikai stratégiai szállító repülőgép került megvételre, amelyek működtetése NATO-konzorcium keretében történik. A gépeket a részt vevő nemzetek előre megállapított óraszámokra vehetik igénybe.

A SAC program elindítását 2007 nyarán jelentették be a NATO tagállamok védelmi minisztereinek brüsszeli találkozásán. Ezután a C-17-es szállítógépek beszerzésére és működtetésük támogatására megalakult a NATO Légiszállítást Kezelő Szervezet (NATO Airlift Management Organisation, NAMO), és annak végrehajtó ügynöksége a NAMA (NATO Airlift Management Agency).⁹

⁵ Védelmi Képesség Kezdeményezés- Telepíthetőségi és Mozgathatósági Követelmény (DCI DM)

⁶ Fő célkitűzés 2010 (Headline Goal 2010)

⁷ Európai Biztonsági Stratégia

http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/librairie/PDF/QC7809568HUC.pdf

⁸ Honvédelmi Minisztérium: Stratégiai Légiszállítási Program <http://www.kormany.hu/hu/honvedelmi-miniszterium/hirek/nato-strategiai-legiszallitasi-program-sac>

⁹ 2012. július 1-től a NATO ügynökségek reform határozatokkal összhangban a NAMO és NAMA része lett az új NATO-támogatási Ügynökségnek az NSPA-nek.

Megítélésem szerint a Magyarországot érintő katonai feladatok légiszállítási igényének nagysága jóval meghaladja a SAC programban lekötött repülési órákat, ezért ezen képesség mellett továbbra is szükséges más kapacitások igénybevétele.

Stratégiai Légiszállítási Átmeneti Megoldás (SALIS)

A 17 tagállam által létrehozott Stratégiai Légiszállítási Átmeneti Megoldás (Strategic Airlift Interim Solution - SALIS) által korlátozott mértékben, de előre rögzített áron, többek között hazánk részére is 2006 eleje óta elérhetővé vált elsősorban a túlméretes technikai eszközök szállítására egy garantáltan rendelkezésre álló polgári légi szállítókapa-
citás. A lipcsei bázisrepülőtéren 72 órás készenlétben áll 2 db, valamint további 4 db (6, illetve 9 napos készenlétű) AN-124-es típusú óriás szállító-repülőgép, NATO, EU, vagy nemzeti célokra.¹⁰

Tekintettel arra, hogy ez a program – a nevében jelzettekkel megegyezően – átmeneti megoldás, hosszabb távú alternatív lehetőség kialakítása szükséges.

Nemzeti légihidak (német, cseh, svéd, norvég, dán)

Az ún. „légihidakat” egyrészt maga a NATO, másrészt pedig a missziókban részt vevő tagországok hadseregei működtetnek. A repülőgépek kapacitásainak függvényében, a központ légihidak segítségével juttatja el a kisebb utánpótlási szállítmányokat anyaországból a célállomásra. Emellett pedig a váltások és a pihentetések között felmerülő rendkívüli személyszállítások is ezeknek a légihidak segítségével történnek.¹¹

A légihidak gépei külföldi katonai bázisokról, illetve polgári repülőterekről indulnak, emiatt a felszerelések és személyi állomány eljuttatása a légi berakó állomásokra jelentős idő és költségtöbblettel jár.

Komplex szállítmányozási keretszerződés

Korábbi hazai gyakorlat alapján a repülőgépes személy-, és anyagszállításokra egy, a civil szférában működő, nemzetközi szállítmányozási cég magyar képviselével kötöttek komplex keretszerződést. A meghatározott feladatokra e cég gyűjtötte be a piaci szereplők árajánlatait, amelyek közül a Katonai Közlekedési Központ vezetése döntött arról, hogy melyik jelentkezőt bízzák meg a szállítással. Sajnálatos tény, hogy a nyugati országok légitársaságainak gyakran problémát okozott az egykori szovjet utóállamokban a berepülési és a diplomáciai engedélyek beszerzése. Márpedig egy Magyarországról induló repülőgépnek át kellett repülnie Románián, Bulgárián, Törökországon, Azerbajdzsánon, Grúzián, Örményországon és Türkmenisztánon is, hogy afgán légtérbe érjenek. Mindez azt is jelentette, hogy egy-egy repülésre legalább tucatnyi, különféle engedélyt kellett beszerezni.¹²

A szállítmányozó igénybevételenek előnye, hogy az adott katonai feladathoz legjobban alkalmazható szállítási kapacitás biztosítása gyorsan megoldható. A szállítmányozó által végzett piackutatás, előre megkötött megállapodások alapján azonnal – váratlan helyzeteket is biztosító – alternatív lehetőségek közül választhatunk.

A szállítmányozó alapvetően profitorientált, így érdeke a nagyobb haszonkulcs elérése a katonai költségvetés rovására. Ebből adódik hátránya, hogy a közbeszerzési eljárás keretében egy szállítmányozóval, több évre kötött vállalozási szerződés plusz költséggel – a szállítmányozó profitjával - jár, továbbá a konkrét szállító kiválasztása csak a szállítmányozó által megadott piaci szereplői listából lehetséges.

¹⁰ Vigh Attila A Honvédelmi Minisztérium Fejlesztési és Logisztikai Ügynökség Anyagi-Technikai és Közlekedési Igazgatóság Közlekedési Osztály helye, szerepe a missziós logisztikai támogatás rendszerében (Hadmérnök, III. Évfolyam 3. szám) http://hadmernok.hu/archivum/2008/3/2008_3_vigh.pdf

¹¹ Szücs László: Akik a szállítást tervezik <http://www.honvedelem.hu/cikk/19206>

LÉGISZÁLLÍTÁSI KÉPESSÉG BESZERZÉSÉNEK LEHETŐSÉGE

A korábban kifejtésre került jelenlegi, hazai stratégiai légiszállítási képességet célszerű beszerzési oldalról is megvizsgálni. A hazai képesség megteremtésének lehetséges beszerzési formái:

Saját légi szállítógép beszerzés (eszközvásárlás): Egy önálló nemzeti stratégiai légi szállító flotta létrehozása a legtöbb azonnali erőforrást igénylő beszerzési forma, mivel – a nemzetgazdaság teherbíró képességének ismeretében - nem csak a repülőeszköz beszerzési és fenntartási költségigényeit kell figyelembe venni, hanem azt a különleges infrastrukturális igényt is, amely egy bázisrepülőtér kialakításához kötődik. Jelentős költségtényezőt jelent a személyi állomány kiképzéséhez kapcsolódó költséghányad is. Előnye viszont a szuverén rendelkezés az egész kapacitás fölött.

Többszemélyi beszerzés (eszközvásárlás): Szövetségi szinten is előnybe részesített ellátás előnye a költségek megosztása a résztvevő felek között. Hátránya, hogy arányaiban ez a beszerzési forma is számottevő költségvetési erőforrás meglétét igényli.

Többszemélyi bérlés: A szolgáltatás igénybevételére irányuló beszerzési forma lényege magának a gépnek a bérlése. Előnye, hogy a teljes beszerzési költséghez képest nem jár azonnali jelentős erőforrás igénytel. Hátránya, hogy az eszköz életciklusára vetítve költségigényesebb.

Szállítási kapacitás vétele piaci feltételek közt: Szintén szolgáltatás beszerzése, azonban nem a teljes gép repülési óráinak bérlésére, kizárólag annak egy meghatározott részére irányul. Előnye, hogy mindig van szabad piaci kapacitás és csak a konkrét szolgáltatásért kell fizetni. Az eddigi tapasztalatok alapján azonban a hátránya, hogy – főleg tömeges igény, például egy humanitárius válság kialakulásakor indított segítségnyújtási művelet esetén – a piaci árak minden esetben megemelkednek. Kiemelt költség tételt jelent a polgári felhasználástól eltérő alkalmazás biztosítási díja. A szállító továbbá előírhatja, hogy milyen körülmények fennállása esetén vállalja a feladat teljesítését.

SZÁLLÍTMÁNYOZÓI TEVÉKENYSÉG

2004-2005-től a szükséges légiszállítási kapacitás biztosítása érdekében közbeszerzési eljárás keretében olyan nemzetközi szállítmányozó cég kiválasztása történt, aki képes volt a stratégiai szállítási igényeket a szerződésben meghatározott feltételekkel kielégíteni.¹² Több szállítmányozó céggel is történt keretszerződés megkötése, többek között a Dán DFDS szállítmányozó vállalattal, a JAS Cargoways Kft-vel. A cikk alaptémájához kapcsolódóan szükségesnek tartom bemutatni a szállítmányozás folyamatát, valamint a szállítmányozó tevékenységét is.

A szállítmányozás jogszabályi fogalma: *”Szállítmányozási szerződés alapján a szállítmányozó köteles valamely küldemény továbbításához szükséges fuvarozási és egyéb szerződéseket a saját nevében és megbízója számlájára megkötni, valamint a küldemény továbbításával kapcsolatos egyéb teendőket elvégezni, a megbízó pedig köteles az ezért járó díjat megfizetni.”*¹³ A szállítmányozó a fuvaroztató és fuvarozó közötti viszonyba bekapcsolódó szolgáltató. Helyét az eladó (fuvaroztató) és fogyasztó (címzett) közötti árutovábbítási folyamatban az alábbi ábra mutatja.¹⁴

¹²Szászi Gábor: A Malév felszámolásának várható hatásai a katonai légiszállítási feladatok végrehajtására; Repüléstudományi Közlemények 2012. évi 2. szám pp.1036-1045

http://www.szrfk.hu/rtk/kulonszamok/2012_cikkek/86_Szaszi_Gabor.pdf

¹³ Polgári törvénykönyvről szóló 1959. évi IV. törvény (Ptk) 514 § (1) bekezdés

¹⁴ A szállítmányozás és a fuvarozás jellemzői (<http://hu.wiki.weblogtrade.eu/>.)



1. ábra. A szállítványozás folyamata
(Forrás: WebLogTrade)

A szállítványozás alapvető gazdasági funkciója az árutovábbítás. A szállítványozó ugyanakkor összehangolja az összetett fuvarozási tevékenységet és ellátja a szállítás során felmerülő raktározási, kezelési feladatokat is.

A szállítványozó (speditőr) a saját nevében a megbízója számlájára vásárolja meg a fuvarozási és az áru továbbításához szükséges egyéb szolgáltatásokat. Arra vállalkozik, hogy az árutovábbítást a mindenkori piaci helyzetnek megfelelően a megbízója szempontjából a lehető leghatékonyabban megszervezze.¹⁵

A szállítványozó bekapcsolásának általános indokai:

- Kedvezőbb fuvardíjak és fizetési feltételek elérése;
- Az áru - és fuvarszköz alakulás szempontjából legkedvezőbb elrendezésről a fuvarszközben. Ezzel csökkenthető az áru egységére jutó fuvardíja, a rakodási költség, valamint elkerülhetővé válik a nem megfelelő csomagolásból adódó átcsomagolási költség.
- Földrajzi és tarifaismerete, fuvarpiaci információi, szállítványozói kapcsolatai, árinformációi az adott fuvarfeladat megvalósításához a lehető leggazdaságosabb és legbiztonságosabb útvonal kiválasztását eredményezhetik.
- A fuvarozási feladat sürgösségéhez mért legkedvezőbb megoldás megszervezését csak jó kapcsolatokkal és tapasztalatokkal rendelkező szállítványozó képes biztosítani.

A szállítványozó tevékenységének alapja a széleskörű fuvarozói kör ismerete, a fuvarozókkal kötött együttműködési megállapodások, a fuvarozók által biztosítandó erők és eszközök naprakész ismerete. Ennek nélkülözhetetlen eleme az arra speciálisan kiépített informatikai rendszeren alapuló - a gyakori beszerzések lebonyolítására szolgáló - teljes mértékben elektronikus program.

A katonai kiadások csökkentése érdekében indokoltá vált a szállítványozó profitjának minimalizálása. Ennek egyik lehetséges formája az, ha a haderő saját maga veszi át a szállítványozó szerepét. Tekintettel arra, hogy míg a szállítványozó korlátlanul köthet szerződést, megállapodást polgári fuvarozóval, addig a központi költségvetésből gazdálkodó honvédelmi szervezetre szigorú közbeszerzési szabályok vonatkoznak.

Mindenképpen olyan rugalmas ellátási-beszerzési rendszer kialakítása válik szükségessé, amely képes a szállítványozó szerepkörét átvenni: így különösen a potenciális fuvarozókkal kötendő olyan megállapodásokat, amely nem járnak előzetes kötelezettségvállalással. Ennek

¹⁵ Magyar Logisztikai Egyesület: A közlekedés lokális fejlesztése a globalizáció tükrében (Tanulmány, 2007. szeptember) <http://www.tranzitonline.eu/cikkek/a-kozlekedes-lokalis-fejlesztese-a-globalizacio-tukreben>

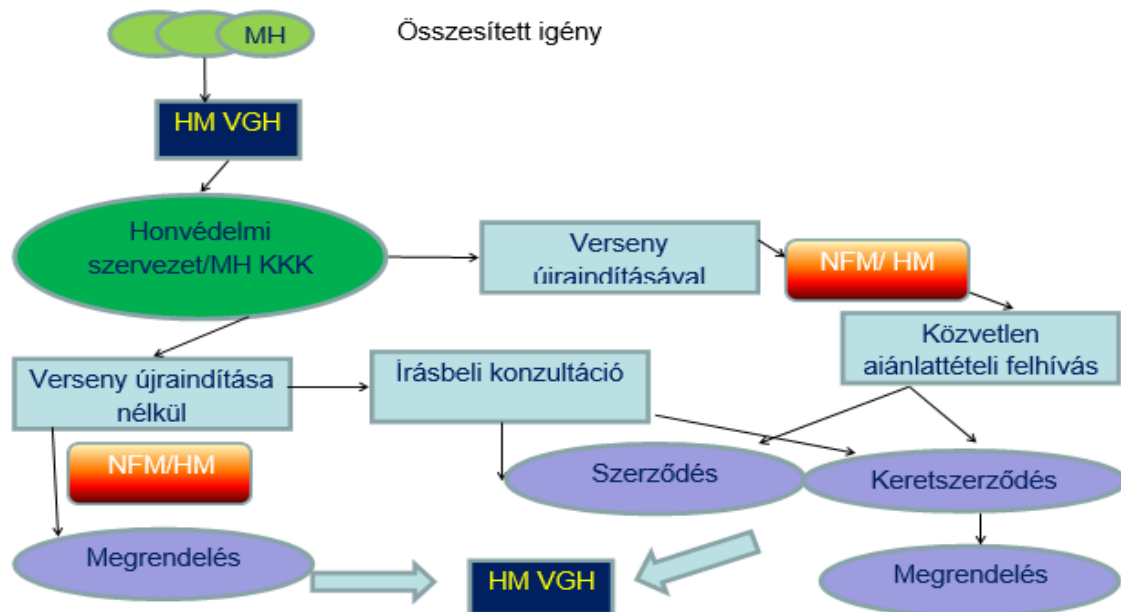
egyik megoldási módozata – amelyre vonatkozó előkészületek már megtörténtek – a keretmegállapodásos eljárás.

HADERŐ, MINT SZÁLLÍTMÁNYOZÓ

A honvédségi beszerzések korszerűsítésének első lépcsőjeként bevezetésre került a keretmegállapodásos eljárás alkalmazása. 2012-ben megjelent cikkemben¹⁶ a honvédelmi szervezetek ellátása érdekében - folyamatosan jól működő – új típusú beszerzési- logisztikai rendszer működtetésére tettem javaslatot. A javasolt keretmegállapodásos eljárás alapján a honvédelmi szervezetek kisebb időigénnyel, hatékonyabban képesek lehetnek az ellátást biztosítani. Ezzel összefüggésben a „*honvédelmi szervezetek beszerzési eljárásának rendjéről*” szóló HM utasítás¹⁷ módosításra került, lehetővé téve a korábban még nem alkalmazott keretmegállapodásos beszerzési eljárás alkalmazását.

A honvédelmi tárca által bevezetendő új – keretmegállapodásos - eljárásforma hosszabb távon kiszámíthatóbb ellátást biztosít az alakulatok számára. A beszerzési és szakmai szempontból jól előkészített keretmegállapodásos eljárás első részében kerülnek meghatározásra azon legfontosabb alapelvek (szakmai követelmény, potenciális ajánlattevők, értékelési szempont, szerződéstervezet), amely korábban folyamatosan visszatérő gondot és jelentős időszükségletet jelentettek.

A hivatkozott HM utasítás szerint a honvédelmi szervezetek által lefolytatandó keretmegállapodásos eljárás második részére vonatkozó követelményeket, valamint a HM VGH és honvédelmi szervezetek együttműködésének feltételeit a HM KÁT és a HVKF együttes intézkedésben¹⁸ szabályozza.



2. ábra. Keretmegállapodás folyamata a HM KÁT-HVKF együttes intézkedés alapján

Az együttes intézkedés 11. pontja szerint – a katonai kontingensek és felszereléseik katonai feladat végrehajtására történő kitelepítése, váltása, át-, illetve hazatelepítése, utánpótlás és ellátás biztosítása érdekében katonai vagy polgári eszközökkel végzett szállítás-szolgáltatások

¹⁶ Derzsényi Attila : Az élelmiszer ellátás hatékonyságának elemzése (Hadmérnök, VII. Évfolyam 4. szám)

¹⁷ 48/2012. (VII. 19.) HM utasítás módosítása a 88/2012. (XII. 18.) HM utasítással

¹⁸ 37/2013. (HK 6.) HM KÁT–HVKF együttes intézkedés: A honvédelmi szervezetek által lefolytatandó keretmegállapodásos eljárások szabályairól

– „R1¹⁹. 1. melléklet XXIV. fejezet a) pontjában meghatározott szolgáltatás megrendelésére vonatkozó keretmegállapodás kezdeményezésére, valamint a megkötött keretmegállapodásos eljárás második részében történő részvételre kizárólag az MH Katonai Közlekedési központ jogosult.”

A HM tárca belső szintű szabályzója lehetővé tette, hogy a polgári eszközzel végrehajtott légiszállítások beszerzése két szinten kerüljön biztosításra.

Álláspontom szerint a keretmegállapodásos eljárás kialakítása a honvédségi ellátásban alapos felmérést és körültekintést igényel.

A következőkben a véleményemet alátámasztandó a stratégiai légiszállításokra vonatkozó korábban megkötött komplex szállítmányozói keretszerződéseket és a bevezetendő keretmegállapodások előnyeit és hátrányait hasonlítom össze:

Keretmegállapodás előnyei:

- *Szerződő fél száma* keretszerződésnél egy, keretmegállapodás esetén több (három vagy több).
- *Az ellenszolgáltatás ára* keretszerződés esetén fix; a keretmegállapodásnál – meghatározott feltételekkel, de – változtatható.
- *A termékek és szolgáltatások* keretszerződés esetén rögzítettek, a keretmegállapodásnál változtatható.
- *A keretszerződés időtartama* egy-két év, a keretmegállapodás esetén 4 – bizonyos esetben több – év.

Összességében a keretmegállapodással meghatározott útvonalakra előre biztosítható a polgári kapacitás igénybevétele, amely nem jár előzetes kötelezettséggel, de gyorsan igényelhetővé válik.

Keretmegállapodás hátrányai:

- Amennyiben egy ajánlattevővel kerül keretmegállapodás megkötésre, a *piaci árverseny nem érvényesül*.
- Több ajánlattevővel történő keretmegállapodás megkötése esetén *felmerülhet a kartellezés lehetősége*.
- További szereplő – fuvarozó – nem vonható be, ezáltal az *eredeti igényektől eltérő útvonal vagy szállító kapacitás* – amennyiben a szerződő fél ezzel nem rendelkezik – csak külön beszerzési eljárásban biztosítható.

Összességében a keretmegállapodás esetén új fuvarozó bevonására nincs lehetőség, így a rendszer a katonai légiszállítás ellátásban csak korlátozottan alkalmazható.

DINAMIKUS BESZERZÉSI RENDSZER

Általános ismertető

A stratégiai légiszállítás beszerzésével kapcsolatosan az alábbi elvárások fogalmazhatóak meg:

- Beszerzési eljárás fajtáitól²⁰ függetlenül legyen alkalmazható;
 - a) a hatályos „közbeszerzésekről” szóló 2011. évi CVIII. törvény (a továbbiakban: Kbt.) 3. sz mellékletében szerepel a „*légi személyszállítási és teherfuvarozási szolgáltatások*”.
 - b) a hatályos „*védelem terén alapvető biztonsági érdeket érintő, kifejezetten katonai, rendvédelmi, rendészeti célokra szánt áruk beszerzésére, illetőleg szolgáltatások megrendelésére vonatkozó sajátos szabályokról*” szóló

¹⁹ R1.: a védelem terén alapvető biztonsági érdeket érintő, kifejezetten katonai, rendvédelmi, rendészeti célokra szánt áruk beszerzésére, illetőleg szolgáltatások megrendelésére vonatkozó sajátos szabályokról szóló 228/2004. (VII. 30.) Korm. rendelet

²⁰ Kbt. 83. §, szerinti, valamint a Kbt. kivételi körébe tartozó beszerzések esetén is

228/2004. (VII. 30.) Korm. rendelet 8. sz mellékletében szintén szerepel a „légi személyszállítási és teherfuvarozási szolgáltatások”.

- Folyamatosan nyitott rendszer legyen. Az eddigiekben lefolytatott közbeszerzési eljárást követően már nincs mód – csak újabb közbeszerzési eljárás lefolytatásával – újabb piaci szereplők bevonására, így az olcsóbb (vagy összességében legelőnyösebb) szolgáltatóval történő szerződéskötés nem lehetséges;
- Hosszabb távon (legalább 2-4 év) a rendszer külön beavatkozás nélkül is legyen működő képes (ne kelljen évről-évre ugyanazon beszerzési eljárást ismételtelen lefolytatni);
- A légiszállítási szolgáltatást nyújtó cégek legyenek képesek a feladat végrehajtására, vagyis előre meghatározott jogi, pénzügyi és műszaki feltételek alapján legyenek alkalmasak. Az alkalmasság vizsgálatának minden esetben előre kell megtörténnie.
- A beszerzési eljárások lehető legrövidebb időtartam alatt történő lefolytatása a katonai célok érvényre juttatása érdekében;
- Azonnal lehessen kiválasztani a konkrét feladatnak megfelelő – optimálisabb – piaci szolgáltatót, amely a kiválasztási folyamat automatizálását is jelenti egyben;
- Közpénzek felhasználásának jogszabályban meghatározott alapelveinek biztosítása: *„nyilvánosság, verseny tisztasága, esélyegyenlőség; az egyenlő bánásmód alkalmazása a nemzeti elbánás fenntartása mellett; az átláthatóság, a rendeltetésszerű joggyakorlás követelménye, a jóhiszeműség és a tisztesség elve”*²¹

A fenti szempontok alapján belátható, hogy eleve nehézséget okoz annak meghatározása, hogy az adott beszerzést mely jogszabály alapján szükséges lefolytatni. A korábban alkalmazott beszerzési rendszerekre elmondható, hogy nem voltak képesek biztosítani az általam felsorolt elvárásokat.

- Saját légi kapacitás igénybevétele esetében más piaci szereplő bevonásával nem számolhatunk, így nincs összehasonlítási alap a gazdaságosságra, optimális kihasználtságra;
- Szállítványozó esetén sincs lehetőség felmérni a gazdaságossági szempontot, mivel e tekintetben teljes mértékben a szállítványozóra vagyunk utalva. Szállítványozó cseréje pedig új közbeszerzési eljárást von maga után.
- Többnemzeti megállapodás esetén kijelenthető, hogy a kisebb kapacitást igénybe vevő nemzet a nagyobb nemzetre van utalva (a nagyobb kapacitás igénybevétele a piaci versenyben előnyben részesül)

A fenti problémák megoldására az Európai Unióban 2006-ban elfogadott és a legtöbb tagország által gyakran alkalmazott beszerzési módszert – a dinamikus beszerzési rendszert – kívánom bemutatni:

A dinamikus beszerzési rendszer olyan, mint egy keretmegállapodás, *kivéve*, hogy a „szerződés” időtartama alatt egyéb gazdasági szereplők (beszállítók) is nyújthatnak be ajánlatokat, és ha megfelelnek a közzétett kritériumoknak, csatlakozhatnak a rendszerhez.

Nemzetközi szabályozás

Az Európai Unió 2004/18/EK közbeszerzési irányelve szerint: „olyan, gyakori beszerzések lebonyolítására szolgáló, teljes mértékben elektronikus folyamat, amelynek jellemzői – a piacon általában rendelkezésre álló formában – megfelelnek az ajánlatkérő szerv által meghatározott követelményeknek, és amelynek működése határozott idejű, és érvényességi ideje alatt bármely olyan gazdasági szereplő számára nyitott, aki, illetve amely megfelel a kiválasztás szempontjainak és benyújtotta az ajánlattételhez szükséges dokumentációnak megfelelő előzetes ajánlatát.”

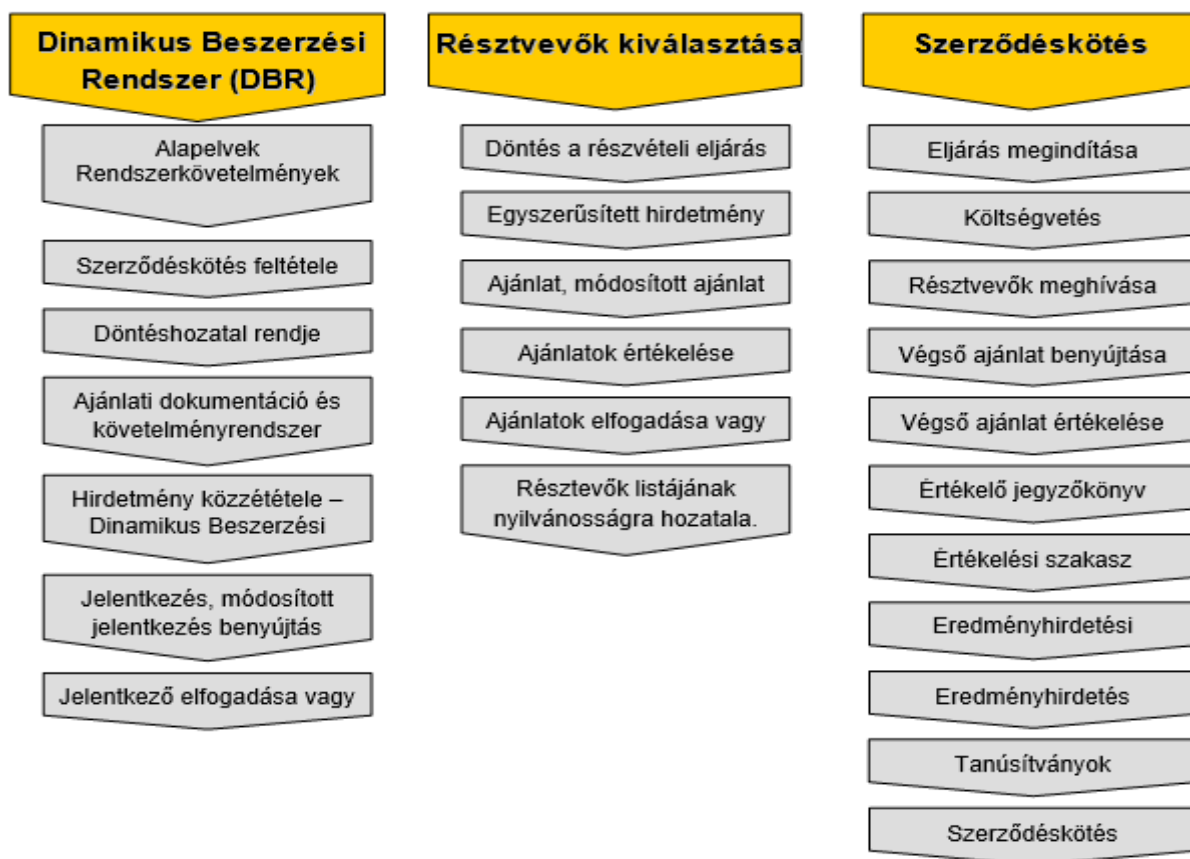
²¹ Kbt. I. fejezet

A dinamikus beszerzési rendszer működése legfeljebb négy évig tarthat, kivéve a kellően indokolt, rendkívüli eseteket.

Az irányelv indoklásában kifejtették, hogy az egyes új, elektronikus beszerzési módszerek folyamatosan fejlődnek. E módszerek segítik a verseny fokozását és a közbeszerzés egyszerűsítését, különösen azért, hogy e módszerek alkalmazásával idő és pénz takarítható meg. Az ajánlatkérő szervek alkalmazhatnak elektronikus beszerzési módszereket, feltéve, hogy azok alkalmazása megfelel ezen irányelv szabályainak, valamint az egyenlő bánásmód, a megkülönböztetés-mentesség és az átláthatóság elvének. Ha e feltételek teljesülnek, az ajánlattevő által – különösen dinamikus beszerzési rendszer keretében – benyújtott ajánlat az adott ajánlattevő elektronikus katalógusában is megtestesülhet, amennyiben az ajánlattevő az ajánlatkérő szerv által ezen irányelv alapján kiválasztott kommunikációs eszközt használja.

Megállapítható, hogy az ajánlatkérő szervezet dinamikus beszerzési rendszert hozhat létre és működtethet, amelynek célja, hogy meghatározott közbeszerzések megvalósítása érdekében lefolytatandó eljárásokban a részvételre jogosultakat előre kiválassza.

A dinamikus beszerzési rendszer fő elemeit az alábbi ábra szemlélteti:



3. ábra. Dinamikus beszerzési eljárás elemei

(Forrás: European Vortal Academy: Dynamic Purchasing System)²²

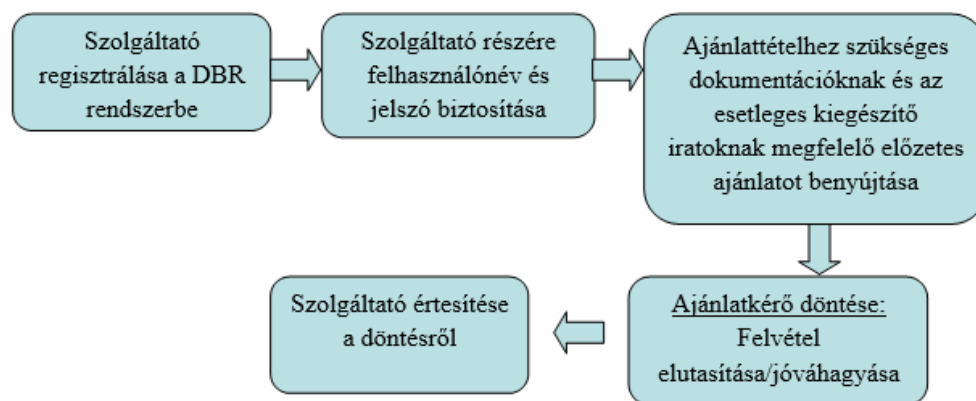
Fordította: Derzsényi Attila

²²European Vortal Academy: Dynamic Purchasing System

http://worldwide.vortal.biz/files/vortal_es/eVA_White_Paper_-_Dynamic_Purchasing_Systems_-_Mar2013.pdf

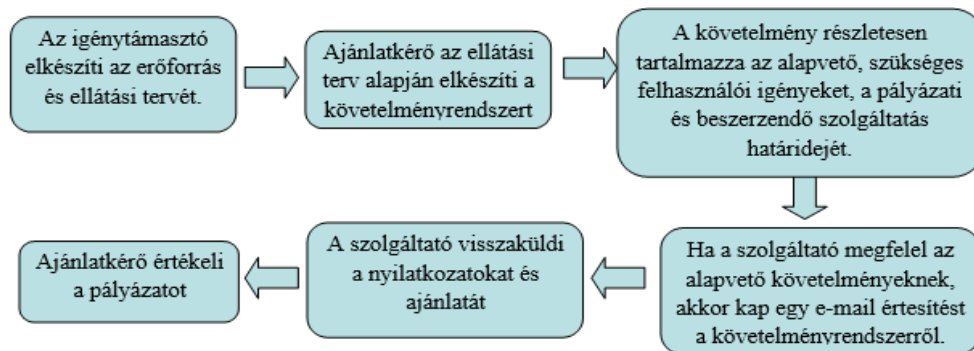
Az irányelv alapján a dinamikus beszerzési rendszer használatakor:

- A rendszer létrehozása és a szerződések odaítélése céljából csak elektronikus eszközöket használhat.
- Az ajánlatkérő a közbeszerzési jogszabályban rögzített nyílt eljárás szabályait alkalmazza, egészen a megkötendő szerződések odaítéléséig az alábbi kiegészítésekkel:
 - a) hirdetményt tesz közzé, amelyben egyértelműen közölni kell, hogy dinamikus beszerzési rendszer kerül alkalmazásra;
 - b) az ajánlattételhez szükséges dokumentációban fel kell tüntetni egyebek mellett a beszerzések jellegét, továbbá a beszerzési rendszerrel, a felhasznált elektronikus eszközökkel és a csatlakozás műszaki szabályaival és leírásaival kapcsolatos valamennyi szükséges információt;
 - c) a hirdetmény közzétételétől kezdve és a rendszer érvényességének időtartama alatt, elektronikus úton korlátlan, közvetlen és teljes körű hozzáférést kell nyújtani az ajánlattételhez szükséges dokumentációhoz és minden kiegészítő irathoz, a hirdetményben pedig feltüntetni azt az internetcímet, amelyen e dokumentumok megtekinthetők.
- Valamennyi, a kiválasztási szempontokat teljesítő, az ajánlattételhez szükséges dokumentációnak és az esetleges kiegészítő iratoknak megfelelő előzetes ajánlatot benyújtó ajánlattevőt fel kell venni a rendszerbe;
- Biztosítani kell valamennyi gazdasági szereplő számára annak lehetőségét, hogy előzetes ajánlatot nyújtson be, és felvételt nyerjen a rendszerbe. Az ajánlatkérő az előzetes ajánlat benyújtásától számított legfeljebb 15 napon belül elvégzi az értékelést.
- Az ajánlatkérő leghamarabb köteles értesíteni az ajánlattevőt a dinamikus beszerzési rendszerbe való felvételéről, illetve előzetes ajánlatának elutasításáról.



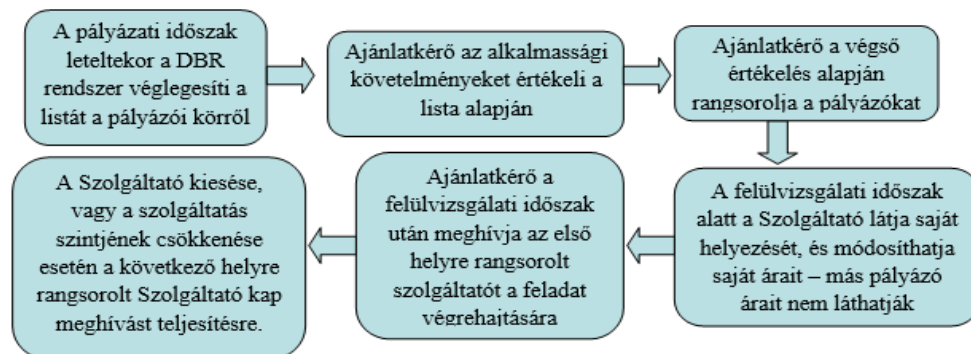
4. ábra. Dinamikus beszerzési rendszerhez (DBR) csatlakozás menete
(Forrás: Southend-on-Sea Borough Council pályázati dokumentum)
Fordította: Derzsényi Attila

- A kötelezettségvállalással járó szerződés ajánlati felhívás alapján jön létre. Az ajánlati felhívás kibocsátása előtt az ajánlatkérő szerv egyszerűsített ajánlati felhívást tesz közzé, amelyben valamennyi érdekelt gazdasági szereplőt arra hívja fel, hogy az egyszerűsített felhívás elküldésétől számított 15 napnál nem rövidebb határidőn belül nyújtsa be előzetes ajánlatát. Az ajánlatkérő szerv addig nem folytathatja az ajánlattételi felhívási eljárást, amíg valamennyi, az említett határidőn belül beérkezett előzetes ajánlat értékelését be nem fejezte.

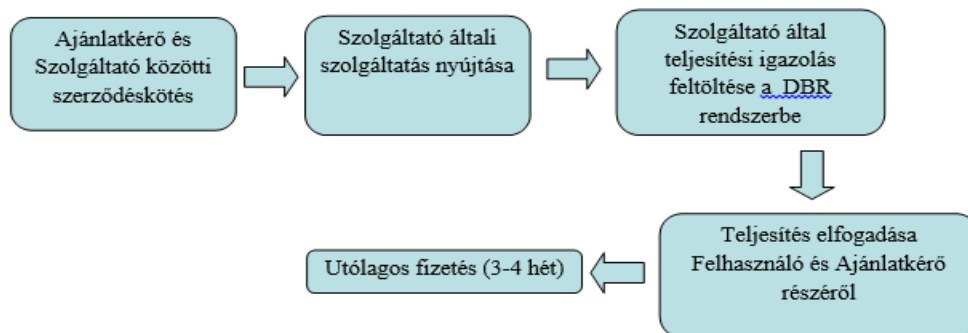


5. ábra. Ajánlatkérő pályázati felhívás elkészítése
(Forrás: Southend-on-Sea Borough Council pályázati dokumentum)²³
Fordította: Derzsényi Attila

- Az ajánlatkérő szerv annak az ajánlattevőnek ítéli oda a szerződést, amely, illetve aki a dinamikus beszerzési rendszer létrehozásáról szóló hirdetményben megállapított bírálati szempontok alapján a legjobb ajánlatot tette.



6. ábra. Értékelés menete
(Forrás: Southend-on-Sea Borough Council pályázati dokumentum)²⁴
Fordította: Derzsényi Attila



7. ábra. Kifizetés menete
(Forrás: Southend-on-Sea Borough Council pályázati dokumentum)²⁵
Fordította: Derzsényi Attila

A fenti rendszer egy Angliában már alkalmazott egyedi folyamatot mutat be, azonban a lényeges elemei minden dinamikus beszerzési rendszer használata esetén megtalálható.

²³ Southend-on-Sea Borough Council pályázati dokumentum <http://demand.sproc.net/pdfs/creating-requirement-flowchart.pdf>

²⁴ Southend-on-Sea Borough Council pályázati dokumentum <http://demand.sproc.net/pdfs/tender-been-submitted.pdf>

²⁵ Southend-on-Sea Borough Council pályázati dokumentum <http://demand.sproc.net/pdfs/how-you-get-paid.pdf>

Nemzetközi tapasztalat

Jelenleg az Európai Unióban a dinamikus beszerzési rendszer alkalmazása igen elterjedt gyakorlat. A TED26, azaz az Európai Unió hivatalos lapjának vizsgálata alapján a cikk megírásának időpontjában²⁷ is 84 db érvényes hirdetmény (ajánlati felhívás) jelent meg, kimondottan ezen rendszer alkalmazására. Országokénti megoszlása a következő:

- Egyesült Királyság 23 db
- Németország 18 db
- Hollandia 16 db
- Litvánia 14 db
- Olaszország 6 db
- Cseh Köztársaság 2 db
- Franciaország 2 db
- Spanyolország 2 db
- Dánia 1 db

A rendszer alkalmazása termékenként/szolgáltatásonként (CPV kódok alapján) is eltérő képet mutat:

- Alapanyagok és Késztermékek (45). PI (etc.): Orvosi felszerelések, gyógyszerek szállítása; irodai és számítástechnikai gépek, berendezések
- Technológia és Technika (42). PI. (etc): Orvosi felszerelések, gyógyszerek és testápolási termékek; irodai és számítástechnikai gépek, berendezések és kellékek, a bútorzat és a szoftvercsomagok kivételével; rádiós, televíziós, hírközlési, távközlési és kapcsolódó berendezések
- Építési beruházás és Ingatlanok (16). PI (etc): Építészeti, építési, mérnöki és vizsgálati szolgáltatások; szennyvíz- és hulladéktisztítási és környezetvédelmi szolgáltatások
- Számítástechnika és Kapcsolódó szolgáltatások (14). PI (etc): IT-szolgáltatások: tanácsadás, szoftverfejlesztés, internet és támogatás; irodai és számítástechnikai gépek, berendezések és kellékek, a bútorzat és a szoftvercsomagok kivételével; Szoftvercsomag és információs rendszerek
- Egyéb szolgáltatások (13). PI (etc): Egészségügyi és szociális gondozási szolgáltatások; egyéb közösségi, szociális és személyi szolgáltatások
- Nyomtatás és Közzététel (11). PI (etc): Irodai és számítástechnikai gépek, berendezések és kellékek, a bútorzat és a szoftvercsomagok kivételével; üzleti szolgáltatások: jog, marketing, tanácsadás, munkaerő-felvétel, nyomtatás és biztonság
- Szállítás és Kapcsolódó szolgáltatások (11). PI (etc): Szállítási szolgáltatások (kivéve személyszállítás); szállítófelszerelések és kiegészítő szállítási cikkek (3)
- Energia és Kapcsolódó szolgáltatások (5)
- Környezetvédelem és Egészségügy (4)
- Bányászat és Nyersanyagok (3)
- Kutatás és Fejlesztés (3)
- Oktatás (3)
- Honvédelem és biztonság (1) (Megj: Ilyen típusú eljárásokban nem kerül sor a részletes tartalom nyilvánosságra hozatalára)

Az angol beszerzési gyakorlatban kiemelkedő a dinamikus beszerzési rendszer alkalmazása a szállítási szolgáltatásokra vonatkozóan.. Az oktatási, szociális ellátási, közösségi, általános

²⁶ Tenders Electronic Daily

²⁷ 2013. október 09.

szállítási és taxi szolgáltatásokra például számos város (Hampshire²⁸, Devon Megyei Tanács²⁹, Lincolnshire,³⁰ stb) ír ki közbeszerzési eljárást ezen rendszer alkalmazásával.

A fenti felsorolás alapján belátható, hogy a dinamikus beszerzési rendszer igen széles körben alkalmazható. Fő jellemzőjük, hogy olyan termékek, vagy szolgáltatások beszerzésére irányulnak, amelyre vonatkozó igények gyakran, visszatérően jelentkeznek.

Példát is megemlítve, elsősorban a NATO Ellátási Ügynöksége az NSPA³¹ által alkalmazott eljárásmodot tartom célszerűnek kiemelni:

A NATO Ellátó Ügynökség (NSPA) - NATO fenntartási és ellátási ügynöksége (NAMSA) - a tagállamok és a NATO szervezetei részére haditechnikai és egyéb eszközök, alkatrész és szolgáltatások - haditechnikai eszköz fenntartás, javítás, raktározás, infrastrukturális beruházások, szállítmányozás, mérnök-műszaki és technikai támogatás, lőszer, robbanóanyag és kivont haditechnikai eszközök hatástalanítása, megsemmisítése - beszerzése területén nyújtja szolgáltatását.

- A NSPA csak olyan cégeket hív meg tenderre, akik szerepelnek/már regisztráltak a NAMSA adatbázisában (Source File).
- A haditechnikai eszközök és szolgáltatások esetében szükséges a „NATO Beszállítói minősítés” megléte, más kereskedelmi kategóriákban ez nem előírás.
- A regisztrált cégeknek rendszeres időközönként szükséges frissíteni a tevékenységi/képesség listájukat.

A rendszer egy állandó NATO beszállítói kör kialakítását és fenntartását tűzte célul, melyen belül a „NATO Beszállításra Alkalmas” címet nyert cégekre vonatkozóan a NATO tagország képes felelősen garanciát vállalni ezek szakmai, gazdasági, pénzügyi, és szükség esetén biztonsági megfeleléséért.

A NATO Beszállítói Rendszer elve az, hogy létrejöjjön egy olyan stabil beszállítói bázis, melyben a résztvevő gazdálkodó szervezetek rendelkeznek hosszú távú stratégiával. Teljesítményük állandó, magas színvonalú, így egy tenderfelhívás megjelenésének pillanatában készek és képesek bekapcsolódni egy NATO érdekében történő pályázati eljárásba.

A rendszer ugyanazon elven működik, mint a dinamikus beszerzési rendszer, azzal a különbséggel, hogy itt az időtartam nincs korlátozva. Azonosság:

- Előzetes elektronikus regisztráció szükséges az alkalmassági feltételek megállapítása céljából;
- Beszerzés rövid idő alatt végrehajtásra kerül, a felhívás csak a regisztrált tagok részére kerül megküldésre;
- Nincs előzetes kötelezettségvállalás

Hazai szabályozás sajátosságai

A korábbi közbeszerzésekről szóló törvény módosításáról szóló 2005. évi CLXXII. törvény már bevezette a dinamikus beszerzési rendszer intézményét, amely 2007. január 1-jén léptette hatályba az új intézményre vonatkozó keretszabályozást.

A Kbt.-ben foglalt rendelkezések alapján azonban a dinamikus beszerzési rendszer csak akkortól alkalmazható, amikor annak részletes szabályait külön jogszabály már meghatározta.

A jogintézményre vonatkozó uniós szabályok hazai implementálását követően, a dinamikus beszerzési rendszer alkalmazás részletes szabályainak megalkotására nemzeti szinten kell sorra

²⁸ Ajánlati Felhívás Hampshire <http://euroalert.net/en/contracts.aspx?idl=2122684>

²⁹ Ajánlati Felhívás Devon Megyei Tanács <http://tenderise.eu/notice/334702-2013>

³⁰ Ajánlati Felhívás Lincolnshire

https://www.yortender.co.uk/procontract/supplier.nsf/frm_opportunity?openForm&opp_id=OPP-HIS-YORE-93DK8L&contract_id=CONTRACT-YORE-93DJLS&org_id=ORG-YORE-8YRK33&from

³¹ NATO Maintenance and Support Agency

kerülnie. A Kbt. alapján erre a Kormány kapott felhatalmazást, azonban tekintettel arra, hogy a vonatkozó jogszabály hazánkban mindezidáig nem született meg, a dinamikus beszerzési rendszerek alkalmazására jelenleg Magyarországon még nincs lehetőség³². Igaz ugyan, hogy az elektronikusan gyakorolható eljárási cselekményeket és az elektronikus árlejtés szabályait³³ külön kormányrendelet ugyan tartalmazza, de ezek a rendelkezések – az elektronikus jelleg ellenére – nem a dinamikus beszerzési rendszer szabályozását jelentik.

A hivatkozott³⁰ kormányrendeletre fűzött kommentár szerint: „Az ún. *Dinamikus Beszerzési Rendszer alkalmazására jelenleg hazánkban nincs lehetőség, mivel az ezt szabályozó végrehajtási rendelet, közösségi gyakorlat híján még nem készült el.*”

Álláspontom szerint azonban – az általam is feltárt – jelenlegi Európai Unió gyakorlatok tükrében kijelenthető, hogy elegendő tapasztalat áll rendelkezésre a hazai szabályozás kialakítására.

Összegzés

A stratégiai légiszállítás beszerzés központú megközelítésével megállapítható, hogy számos beszerzési módszer alapján – a korábbi beszerzési eljárásoktól eltérően – gyorsabban, hatékonyabban lehetne biztosítani az ellátást.

Kutatásom során megállapítottam, hogy az Európai Unióban már régóta alkalmazott dinamikus rendszer megvalósíthatóságával, alkalmazhatóságával, hatékonyságával összefüggő tanulmányok léteznek, azonban erre vonatkozóan hazai szakirodalom még nem készült.

Annak ellenére, hogy a dinamikus beszerzési rendszer hazánkban még nem alkalmazható, az Európai Unió informatikai piaca felkészült. A katonai beszerzés vonatkozásában is célszerűnek tartom az előkészületeket, és a későbbiekben a rendszer alkalmazását.

A stratégiai légiszállítás – hasonlóan az NSPA beszerzési eljárásához, vagy az angol városi közlekedési szolgáltatások beszerzéséhez – a dinamikus beszerzési rendszer alkalmazásával:

- Képesse válik gyorsabb, hatékonyabb ellátást biztosítani;
- Az előzetes piackutatást felváltva, a lehető legszélesebb gazdasági szereplők ajánlatainak összehasonlítása válik lehetővé;
- Váratlan, azonnali szállítási helyzetekre is képes megoldást biztosítani;
- A szállítmányozó szerepét átvéve költséghatékony (idő, pénz, papír) rendszer alakítható ki;
- A rendszer működésének feltétele az erre speciálisan kialakított informatikai rendszer, amely a szoftver megvásárlásával, vagy az IT piacon szolgáltatás formájában már elérhető.

Célszerűnek tartom az általam felvázolt rendszer más tudományágak (jog, informatika) szempontjából történő kutatását, tanulmányozását is a meglévő külföldi gyakorlati tapasztalatok alapján.

32 A Közbeszerzések Tanácsa Elnökének tájékoztatója a dinamikus beszerzési rendszer alkalmazásáról (Közbeszerzési Értesítő 2007. évi 7. szám; 2007. január 17.)

33 A közbeszerzési eljárásokban elektronikusan gyakorolható eljárási cselekmények szabályairól, valamint az elektronikus árlejtés alkalmazásáról szóló 257/2007. (X. 4.) Korm. rendelet

Felhasznált irodalom

- [1] MTI hírek: Állami légi szállító flottát tervez a kormány
(<http://www.honvedelem.hu/cikk/38640>) (letöltés ideje: 2013. szeptember 17.)
- [2] Szászi Gábor: A Malév felszámolásának várható hatásai a katonai légiszállítási feladatok végrehajtására; Repüléstudományi Közlemények 2012. évi 2. szám pp.1036-1045 (http://www.szrfk.hu/rtk/kulonszamok/2012_cikkek/86_Szaszi_Gabor.pdf) (letöltés ideje: 2013. szeptember 17.)
- [3] Szarvas László: Stratégiai Légiszállítási Képesség – egy új többnemzeti megoldás 2008/7 Nemzet és Biztonság pp.60-76
(http://www.nemzetesbiztonsag.hu/cikkek/szarvas_laszlo-strategiai_legi_szallitasi_kepesseg_egy_uj_tobbnemzeti_megoldas.pdf) (letöltés ideje: 2013. szeptember 17.)
- [4] Európai Biztonsági Stratégia: Biztonságos Európa egy jobb világban
(http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/librairie/PDF/QC7809568HUC.pdf) (letöltés ideje: 2013. szeptember 17.)
- [5] WebLogTrade: A szállítmányozás és a fuvarozás jellemzői
(http://hu.wiki.weblogtrade.eu/Sz%C3%A1ll%C3%ADtm%C3%A1nyoz%C3%A1s_%C3%A9s_fuvaroz%C3%A1s) (letöltés ideje: 2013. szeptember 28.)
- [6] Magyar Logisztikai Egyesület: A közlekedés lokális fejlesztése a globalizáció tükrében (Tanulmány, 2007. szeptember)(<http://www.tranzitonline.eu/cikkek/a-kozlekedes-lokalis-fejlesztese-a-globalizacio-tukreben>)
- [7] Honvédelmi Minisztérium: NATO Stratégiai Légiszállítási Program
(<http://www.kormany.hu/hu/honvedelmi-miniszterium/hirek/nato-strategiai-legiszallitasi-program-sac>) (letöltés ideje: 2013. szeptember 28.)
- [8] Vigh Attila A Honvédelmi Minisztérium Fejlesztési és Logisztikai Ügynökség Anyagi-Technikai és Közlekedési Igazgatóság Közlekedési Osztály helye, szerepe a missziós logisztikai támogatás rendszerében (Hadmérnök, III. Évfolyam 3. szám)
(http://hadmernok.hu/archivum/2008/3/2008_3_vigh.pdf) (letöltés ideje: 2013. szeptember 17.)
- [9] Derzsényi Attila : Az élelmiszer ellátás hatékonyságának elemzése (Hadmérnök, VII. Évfolyam 4. szám) (http://hadmernok.hu/2012_4_derzsényi.pdf)
- [10] Derzsényi Attila: Keretmegállapodásos eljárás alkalmazása a honvédségi ellátásban (Katonai Logisztika Online 2013/1 szám)
(<http://www.honvedelem.hu/container/files/attachments/39610/kl-2013-1.pdf>)
- [11] Dr.Tátrai Tünde: Szabályozási kérdések az elektronikus közbeszerzésben
(http://www.kozbeszkut.hu/images/stories/pdf/ekozbeszerzes_sab_tamop.pdf) (letöltés ideje: 2013. október 05.)
- [12] Dr. Michael Varney: E-Procurement—current law and future challenges ERA Forum July 2011, Volume 12, Issue 2, pp 185-204
(<http://link.springer.com/article/10.1007/s12027-011-0217-9>) (letöltés ideje: 2013. október 05..)
- [13] Arrowsmith, Sue: Modernising the EU’s public procurement regime: a blueprint for real simplicity and flexibility. Public Procurement Law Review, 21 . pp. 71-82. ISSN 0963-8245

- (http://eprints.nottingham.ac.uk/1685/1/eprints_pplr_blueprint_for_reform_final.pdf)
(letöltés ideje: 2013. október 05.)
- [14] Izzet Gökhan Özbilgin: World Conference on Information Technology (Procedia Computer Science, Volume 3, 2011, Pages 1571–1575
(<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877050911000524#>)
(letöltés ideje: 2013. október 05.)
- [15] European Vortal Academy: Dynamic Purchasing System
(http://worldwide.vortal.biz/files/vortal_es/eVA_White_Paper_-_Dynamic_Purchasing_Systems_-_Mar2013.pdf) (letöltés ideje: 2013. október 06)
- [16] Beuter, Rita. (2005) *European Public Procurement Reform: Main Innovations in the Public Sector Directive – A Preliminary Assessment*. EIPAScope, 2005 (3). pp. 5-11.
(http://aei.pitt.edu/5952/1/Scope2005_3_1%282%29.pdf)
(letöltés ideje: 2013. október 06.)
- [17] Southend-on-Sea Borough Council (SBC): Southend DPS - Contract notices
(<http://demand.sproc.net/southend-dps.aspx>) (letöltés ideje: 2013. október 12.)
- [18] Southend-on-Sea Borough Council pályázati dokumentum
(<http://demand.sproc.net/pdfs/joining-DPS-flowchart.pdf>)
(letöltés ideje: 2013. október 12.)
- [19] NSPO 4200 sz. rendelete: NSPO Ügynökség közbeszerzési szabályzata (NSPO AGENCY SUPERVISORY BOARD 26 June 2013)
(http://translate.googleusercontent.com/translate_c?depth=1&hl=hu&prev=/search%3Fq%3Dnspa%2Bprocurement%26client%3Dfirefox-a%26hs%3DXX9%26rls%3Dorg.mozilla:hu:official&rurl=translate.google.hu&sl=en&u=http://www.nspa.nato.int/pdf/procurement/NR-4200_e.pdf&usq=ALkJrhWHgq0iB7G8W45Ror8hSkKbZj6mg)
(letöltés ideje: 2013. október 12.)
- [20] A Közbeszerzések Tanácsa Elnökének tájékoztatója a dinamikus beszerzési rendszer alkalmazásáról ((Közbeszerzési Értesítő 2007. évi 7. szám; 2007. január 17.)

Hivatkozott jogszabályok jegyzéke (Complex jogtár):

- [1] Európai Unió 2004/18/EK közbeszerzési irányelve;
- [2] A közbeszerzésekről szóló törvény módosításáról szóló 2005. évi CLXXII. törvény;
- [3] A közbeszerzésekről szóló 2011. évi CVIII. törvény;
- [4] A védelem terén alapvető biztonsági érdeket érintő, kifejezetten katonai, rendvédelmi, rendészeti célokra szánt áruk beszerzésére, illetőleg szolgáltatások megrendelésére vonatkozó sajátos szabályokról szóló 228/2004. (VII. 30.) Korm. rendelet;
- [5] A közbeszerzési eljárásokban elektronikusan gyakorolható eljárási cselekmények szabályairól, valamint az elektronikus árlejtés alkalmazásáról szóló 257/2007. (X. 4.) Korm. rendelet;
- [6] A honvédelmi szervezetek beszerzéseinek eljárási rendjéről szóló 48/2012. (VII. 19.) HM utasítás módosítása a 88/2012. (XII. 18.) HM utasítással;
- [7] 37/2013. (HK 6.) HM KÁT–HVKF együttes intézkedés: A honvédelmi szervezetek által lefolytatandó keretmegállapodásos eljárások szabályairól.