

**Cs. Nagy Géza**

Pécsi Tudományegyetem

[csnagyg@witch.pmmf.hu](mailto:csnagyg@witch.pmmf.hu)

### **A GÉPJÁRMŰ-TECHNIKAI ESZKÖZÖK FENNTARTÁSÁHOZ KAPCSOLÓDÓ INFRASTRUKTURÁLIS ÉS SZEMÉLY FELTÉTELEK VISZONYA AZ ÁTMENETI IDŐSZAK TÉNYLEGES ELVÁRÁSAIHOZ**

#### *Absztrakt*

*A cikk tulajdonképpen a Hadmérnök 2008/4 számában megjelent "Műszaki, gazdasági és humán összetevők elemzése egy logisztikai ezred gépjármű-technikai eszközeinek fenntartási rendszerében" című írás folytatásának tekintendő. Számbaveszi a rendszerváltozást követően a technikai biztosítás minőségét befolyásoló változások hatásait, egyben megfogalmazza azokat a kívánalmakat, amelyeknek mielőbb teljesülniük kéne a haditechnikai eszközök zökkenőmentes üzemeltetése érdekében.*

This paper is essentially continuance of a former article, published in the last edition of learned periodical Hadmérnök, 2008/4 under name „Investigation the most important components,-as duties, technical, human background and infrastructure of the maintenance activity of a logistic regiment”. Recites the effects, exercise influence on quality of maintenance during after changing political system period. Also declare the needs; which must be adapted for an efficiency operating of equipment.

**Kulcsszavak:** *üzemfenntartás, gépjárműprogram, misszió ~ maintenance, military vehicles schedule, foreign missions*

A kérdés illetően felvetése furcsamód egy politikai esemény következtében vált időszerűvé. Egy 2007-es határozattervezetről van szó, amelyben ötpárti egyeztetéssel határozták meg a Magyar Honvédség (MH) fejlesztési irányait, alapul véve a 2236/2003.(X.1) számú kormányhatározatban elfogadott irányelveket.[1] A hangsúly az „ötpárti” kifejezésen van, hiszen az újkori magyar demokráciában egyedül ez a jelző jelent némi garanciát arra nézve, hogy a politikai erőviszonyok változásával nem törődik minden előző koncepció, terv és nem jutnak érvényre esetleg merőben ellenkező értelmű irányzatok.

A határozattervezetben megfogalmazódott, hogy a haditechnikai fejlesztések és beszerzések során érvényesülniük kell a korszerűség, a hosszabb távon rendszerben

tarthatóság, a gazdaságosság, a könnyebb szállíthatóság, a védettség és a környezetvédelem szempontjainak.

Tekintettel az ország aktuális, valamint belátható időn belül várható gazdasági teherbíró képességére, kiemelt jelentőséggel kell bírjon a gazdaságosság mint követelmény a jövőbeni és a már folyamatban lévő beszerzések során, mint pl. a gépjárműprogram. A Rába Jármű Kft. és a Honvédelmi Minisztérium még 2003 áprilisában kötött egy hosszútávú keretszerződést, melynek értelmében a társaság, nemzetközi partnereivel együttműködve terepjárókat, szállítójárműveket és különleges felépítmények hordozására alkalmas járműveket, köztük a speciálisan az MH számára kifejlesztett „H” típusjelű járműcsaládba tartozó eszközöket szállít a magyar haderő számára.

## **1. Az átmenet mibenléte**

Ha akadozva is, de valóban megindult modernizációs program egyik legszembetűnőbb elemének speciális aspektusaira szeretnék kitérni egy logisztikai ezred példáján keresztül. A gépjármű-technikai eszközök fenntartásának szervezése, tervezése és végrehajtása [2] során tekintettel kell lenni a néhai KGST tagállamokból származó importból, a gépjárműprogram keretében, (1.ábra) ill. egyéb módon rendszerbe került eszközökre [3]. Az ily módon megnövekedett típusféleség a következő problémákat generálja:

- tartalék alkatrészek biztosítása a kifutó típusokhoz;
- az új típusok fenntartásának illesztése a meglévő technikai kiszolgálási (TK) rendszerhez;
- szerelőállomány típusismeretének bővítése;
- garanciális átvizsgálások, javítások biztosítása szakszervizben;
- központosított beszerzésben érintett cégek elérhetősége;
- külföldi missziók ellátása.

Kétségtelen, hogy a felsorolt tényezők egy része a modernizációs folyamat befejezése után, vagyis a típuscsaládokhoz tartozó eszközök túlsúlyba-kerülését követően is éreztetni fogja hatását, de korántsem a jelenlegi mértékben.

## **2. Infrastrukturális adottságok**

A logisztikai ezred története 1961-ig, egy szállítózászlóalj megalakulásáig vezethető vissza. Jelenlegi formáját 1995-ben nyerte el, egy ellátó,- egy javító,- és egy vezetésbiztosító zászlóalj bázisán átalakulva.

Két meghatározó alegysége, a Nemzeti Támogató (NTZ) és a Szállítózászlóalj különálló telephellyel és műhellyel rendelkezik.

A telephelyek kialakításánál tekintettel voltak a külföldi kontingensek változó létszámára, eszközigényére, elkülönítve tárolják a küldetésüket befejezett és lezárt missziók gépjármű-technikai eszközeit és szintén külön a speciális egységkonténereket. Ezen eszközök műszaki állapotuktól és az alárendeltek ellátottságától függően, elöljárói döntés alapján kerülnek új helyükre.



Rába H25



Rába H18



MAN HX 32



Faun BFK 35.4



MB Unimog 4000



MB G 270 CDI



VW Transporter



Ikarus E95



Rába H18 hűtőkamion

### 1. ábra A gépjárműprogramhoz kapcsolódó néhány típus

A szállítózászlóalj műhelyében csak saját eszközeik technikai kiszolgálását, ill. szükség szerinti javítását végzik. A műhelyhez rezsianyag-raktár és egy forgácsoló-helység tartozik, esztergagéppel, állványos fúróval és asztali köszörűgéppel. Rendelkezésükre áll még egy, az egészség-, és környezetvédelmi előírásoknak is megfelelő elszívóval felszerelt festőfülke.

A Nemzeti Támogató Zászlóalj az alárendelt századok eszközei mellett ellátja az állománytábla szerint az ezredhez tartozó egyéb szervezetek (Helyőrségi Támogató Parancsnokság, Egészségügyi Központ, Közlekedés-koordináló szd.) eszközeinek technikai biztosítását is. Műhelyük fizikailag az egyik elődszervezetnek tekinthető javítózászlóalj bázisával azonos helyen és közel azonos feltételek között működik, vagyis viszonylag jól felszereltnek tekinthető.

A közös csarnokban található két helységre osztva egymás mellett két ill. négy szervizállás. Itt található a hatósági műszaki vizsgáztatás és a környezetvédelmi vizsga (zöldkártya) végrehajtására kialakított sor. A szerelőállomány talpraesettségét misem bizonyítja jobban, minthogy miután nem rendelkeznek diagnosztikai berendezésekkel, a vizsgasor arra alkalmas egységeit használják hiba-megállapításra is. A csarnok részben bedaruzott, az ebben rejlő lehetőségeket azonban sajnos nem tudják kihasználni, mivel a rendszeresített állományból

senki sem rendelkezik sem emelőgép kezelői, sem pedig darukötözői jogosítvánnyal. Valami oknál fogva az elmúlt években nem indultak ilyen tanfolyamok (sem). Szintén rendelkeznek önálló rezsianyag-raktárral és forgácsoló-műhellyel, az egyetemes esztergát azonban szakképzett kezelő híján nem tudják használni. Igény jelentkezésekor (pl. kifutó típusokhoz egyedi alkatrész legyártása) a szállítózáslóalj szakemberével kooperálnak.

A technikai biztosítás legneuralgikusabb pontja jelen esetben az alkatrészellátás, vagyis az ezredraktár. A teljesen különálló és némi tetőjavításra szoruló épületben 2100 anyagféleség szerepel a nyilvántartásban, ami önmagában sem nem túl sok, sem nem túl kevés. Ez a szám akkor kezd jelentőséggel bírni, ha egyrészt figyelembe vesszük az átmenet legfőbb velejáróját, vagyis a kiváltásra szánt és az új típusok egyidejű jelenlétét a nagyszámú speciális felépítmény anyagigényével egyetemben, másrészt azt a tényt, hogy az említett 2100 anyagféleség egy része már évek óta inkurrencia-listán szerepel, csak még nem született döntés további sorsukat illetően. Szintén jelentős bizonytalansági tényezőként kezelendő körülmény, hogy az alkatrészek nyilvántartásához használatos Honvédségi Egységes Termékkód (HTEK) megbízhatósága a legenyhébb kifejezéssel élve is kívánivalókat hagy maga után. Szakértők szerint [4] már a fejlesztés alapjául szolgáló és a Varsói Szerződés hadseregeiben általánosan használt Nemzetközi Egységes Anyagi Kód nevű rendszer sem volt tökéletes. A 2002-es vagyonfelmérő leltár során végrehajtott HETK kódtisztítás folyamán a megvizsgált 1,6 millió kód közül mindössze 111 ezret találtak megfelelőnek. Ez az arány hazai és NATO termékazonosításra egyaránt alkalmatlannak minősítette a rendszert.

### 3. Személyi feltételek

A nemzeti támogató,- és a szállítózáslóalj két ill. egy szakszerelő szakasza elvileg az alábbi rajokból áll össze:

- gépjárműszerelő;
- kerekes harcjármű szerelő;
- autóvillamossági szerelő;
- felépítmény javító;
- fegyverjavító;
- optikai javító.

A szakaszok feltöltöttsége alapvetően elegendő a rendszeres feladatok ellátásához annak ellenére, hogy optikai szakemberük nincs, a fegyverjavító rajok tagjai pedig szaktudásukat a polgári életben szerezték, a Honvédség keretein belül speciális kiképzést nem kaptak.

Szakszerelő szakaszok személyi állományának megoszlása:

#### a) életkor szerint,

	életkor	20-25	25-30	30-35	35-40	40-
Fő	Szállító z.	3	6	5	-	2
	NT.z.	7	2	3	3	-

#### b) szakmai gyakorlat szerint,

	Szakmai gyakorlat(év)	1-3	3-6	6-10	10-15
Fő	Szállító z.	4	9	3	-
	NT.z.	2	13	-	-

### c) iskolai végzettség szerint

	Iskolai végzettség	Általános	Szaktanulmányok	Középiskola
Fő	Szállító z.	3	13	-
	NT.z.	9	6	-

Miután a hatfokozatú technikai kiszolgáláson (TK) alapuló technikai biztosítás (TB) a napjainkban használatos fenntartási stratégiák közül egyértelműen a nem túl költséghatékony, de viszonylagos biztonságot nyújtó, preventív, Tervszerű Megelőző Karbantartásnak (TMK) feleltethető meg, így a TK-hoz szükséges erőforrások, -ember, eszköz, anyag, -felhasználása jól tervezhető, ütemezhető.

A NT z. szakaszparancsnoka és további két fő rendelkezik műszaki vizsgáztatói jogosítvánnyal. Az ezred állományába tartozó eszközökön kívül az ő hatáskörükbe tartozik az utalt szervezetek, (Toborzóiroda, Katonai Ügyészség, valamint egy közeli rádiótechnikai század) ill. a külföldön szolgálatot teljesítő kontingensek járműveinek időszakos hatósági vizsgálata is. Természetesen extrém távolságok esetében (pl. Afganisztán) a HM Fejlesztési és Logisztikai Ügynökség (HM FLÜ) közreműködésével helyi, de mindenképpen élő gyári kapcsolattal rendelkező szakszervezetek bevonására is sor kerül.

## 4. Egyéb kapcsolatok a HM FLÜ-vel

E helyütt célszerű megemlíteni, hogy a missziós támogatásból a HM FLÜ valamennyi igazgatósága kiveszi részét. [5] az utánszállítások lebonyolításával kapcsolatban az Anyag-technikai és Közlekedési Igazgatóság (ATKI) neve vetődik fel leggyakrabban. A szervezet jellegénél fogva tevékenységük elsősorban a keretfeltételek (szerződések, megállapodások egyezmények) biztosítására vonatkozik. Az optimális, vagy éppen a legkevésbé rossz megoldás kiválasztása természetesen a szállításszervezést koordináló Összhaderőnemi Parancsnokságon (MH ÖHP) keresztül a végrehajtó szervezet joga és kötelessége.

A jelentősebb szállítókapacitást igénylő műveletek, mint az alkalmazási területre történő ki-, ill. visszatelepülés lebonyolítására számos lehetőség kínálkozik:

- Stratégiai Légi Szállítási Átmeneti megoldás (Strategic Airlift Interum Solution-SALIS);
- Európai Mozgáskoordináló Központ (MCCE);
- Többnemzeti Tengeri Szállítást Irányító Bizottság (MSSC).

A logisztikai ezred szakemberi szerint problémát inkább a kisebb mennyiségű, ugyanakkor a kontingens működése szempontjából meghatározó jelentőségű anyagok, pl. alkatrészek utánszállítása jelent. A több konténernyi küldemény egyes részeinek célba érési időpontja jelen pillanatban meglehetősen bizonytalan akár Ferihegy, akár egy németországi NATO repülőtér az induló légitűzöt.

Egyelőre nem egyértelmű, hogy a Stratégiai Légiszállítási Képesség (Strategic Airlift Capability SAC) program keretében MH Pápa Bázisrepülőtéren állomásozó, magyar felségjelzéssel ellátott 3 db C-17 típusú katonai szállító repülőgép jelent –e változást az alkatrész utánszállítás területén. Könnyen belátható, hogy a nagytávolságú, de kis térfogatot és/vagy tömeget érintő szállítások helyett jóval gyorsabb és gazdaságosabb eljárás a szakanyagok egy jelentős körének helyi forrásból történő beszerzése. A helyi beszerzés (bérlés) alkalmazásának egyetlen akadálya a vonatkozó jogi és szakmai szabályozók megléte.

## **5. A CURRUS Zrt. szerepe**

A társaság 1993-ban történő megalakulása óta meghatározó szerepet tölt be a MH haditechnikai eszközeinek TB-ban. A csapat szintű, jelen esetben logisztikai ezred, TB –i volument meghaladó mértékű beavatkozási igény jelentkezése esetén a Logisztikai Ellátó Központon (LEK) keresztül kapják a megrendeléseket és történik az anyagi elszámolás. Jelen írás témájához kapcsolódó tevékenységi körükkel kapcsolatban kiemelt jelentőséggel bír az a tény, hogy jogosult és képes hadművelési területen elvégezni az esedékes TK-t, ill. a szükség szerinti javításokat.

Ily módon érthető, hogy szakembereik már megfordultak az Afganisztánban és Irakban szolgálatot teljesítő magyar kontingensek táboraiban is, biztosítva a harcjárművek, katonai járművek és áramforrás-aggregátorok üzemképességét, hadrafoghatóságát. Saját fejlesztésük a magyar missziók által is használt MB 270 G terepjárókra felszerelt fegyverállvány és védőkeret, valamint az utólagos páncélvédettség. Fennáll a veszély, hogy az Amerikai Hadseregtől kapott 27 db HMMW M1152-es terepjáró fenntartási munkái is az ő feladatukat fogják képezni, ha az ajándékozónak pl. alkalmazási területük távolsága, vagy bármi egyéb ok miatt nem áll módjában a TB további ellátása.

## **6. Kooperációs lehetőségek a hadiipari szállítókkal**

Az MH importfüggősége [7] sajnálatos módon nem változott az évek során és ez a helyzet állandósulni látszik, ennek valamennyi hátrányával egyetemben. Miután a bevezetőben említett Rába Jármű Kft. kivételével gyakorlatilag csak kézfegyverek (Szép illetve Gepárd mesterlövészpuska családok, KGP–9 géppisztoly) gyártói képviselik a hazai ipart, az MH-nak nem áll módjában szerződéseket kötni olyan beszállítókkal, akik kiveszik részüket a honvédelmi célú tartalékok képzéséből, biztosítják a folyamatos utánpótlást és üzemeltetik a fenntartáshoz szükséges szervízhálózatot, akár hadművelési területen is.

## **Összegzés**

Megállapítható, hogy a vizsgált ezred technikai szolgálata, bár nagy nehézségek árán, de a feltétlenül szükséges és elégséges mértékben biztosítani tudja a gépjármű-technikai eszközök hadrafoghatóságát. Az alapvető személyi ill. infrastrukturális feltételekkel rendelkeznek, esetenként egyrészt a külső szervekkel való együttműködés szabályozatlansága vagy a kellő rutin hiánya okoz fennakadásokat. A szocialista tömeghadseregről a kis-létszámú, könnyen mobilizálható professzionális hadseregbe való átállás üzemfenntartási szempontból legnehezebben kezelhető velejárója kétségtelenül a rendkívül vegyes eszközállomány. Az említett problémák együttes kezelésére egy kellő rugalmasságot biztosító TK-i rendszer (karbantartási mix) kidolgozása és bevezetése jelenti a megoldást, ez azonban kezdésképpen a jelenleg alkalmazott karbantartási stratégiák részletes összehasonlító elemzését, majd az egyes stratégiai elemek haditechnikai alkalmazhatóságának vizsgálatát igényli. Ezekkel a kérdésekkel behatóbban kívánok foglalkozni további kutatásaim során.

## Felhasznált irodalom:

- [1] [http://hu.wikipedia.org/Magyar\\_](http://hu.wikipedia.org/Magyar_)
- [2] Turcsányi Károly: A katonai logisztika és a haditechnikai kutatás-fejlesztés kapcsolatrendszere, Katonai Logisztika Anyagi-technikai Biztosítás 2002/3 szám, p.180-184
- [3] Cs.Nagy Géza: Műszaki, gazdasági és humán összetevők elemzése egy logisztikai ezred gépjármű-technikai eszközeinek fenntartási rendszerében. Hadmérnök 2008/4 p.53-64
- [4] Briák Ottó, A katonai termékazonosítás útkeresése. Hadtudomány, 2003/2
- [5] Vigh Attila, A Honvédelmi Minisztérium Fejlesztési és Logisztikai Ügynökség Anyagi-technikai és Közlekedési Igazgatóság Közlekedési Osztály helye, szerepe a missziós logisztikai támogatás rendszerében. Hadmérnök 2008/3 p.97-100
- [6] Báthy Sándor: A honvédelmi célú tartalékok szerepe az ellátási láncban. Hadmérnök 2008/3. p. 88-95
- [7] Ungvár Gyula: A fegyverek hatékonyságának és gazdaságosságának összefüggései Hadtudomány, IX. évfolyam 2. szám