

Potóczki György
vamsped@chello.hu

A KATONAI ÉS A POLGÁRI LOGISZTIKA HATÁRTERÜLETEI CIVIL SZEMMEL

Absztrakt

A közlekedés örök és egyetemleges, hiszen az áruk termelése és fogyasztása időben és térben elkülönül egymástól. Bár a katonai és a civil közlekedés több vonatkozásban jelentős eltéréseket mutat, mégis vannak olyan határterületek, amelyeknek fejlesztése mindkét terület közös érdeke. Jelen cikkben a szerző – néhány tárgyban tudományos közlemény elemzésén és saját gondolatain keresztül – arra törekszik, hogy a tudományok közlekedési rendszerkeretein belül kiemelten foglalkozzon a katonai/polgári logisztika tevékenységi körével, határterületeivel. A cikk a fentiek tükrében kitér az „állami logisztika” szükségességének megítélésére.

Transport is eternal and universal, because production and consumption of goods are separate things in time and in space. Although there are significant differences between military and civilian transport in many aspects, there are still some borderlines, which should be developed as it is the common interest of both disciplines. In this article, the author relies on the analysis of a few scientific communications and his own ideas on this subject and tries to focus specifically on the activities and borderlines of military/civilian logistics within the systemic framework of transport in this scientific discipline. As indicated above, the article also tries to judge the need for public logistics.

Kulcsszavak: *katonai logisztika, logisztikai szolgáltató központok, állami logisztika, polgári logisztika ~ military logistics, logistics service centres, public logistics, civilian logistics*

BEVEZETÉS

A köznapi emberek közül sokan nem tudják megmondani, mi a logisztika és miért van arra szükség. Az áruforgalomhoz szervesen kapcsolódó árutovábbítás¹ összetett feladat, amelynek bonyolultsága növekedni fog. A közlekedési szolgáltatások – az igénybevevők és a megbízók szempontjából különösen – sokszínűek, de szakmai oldalról érzékelhető a szervezeti és tevékenységi atomizáció veszélye, valamint az optimális alágazati munkamegosztás elvi és gyakorlati problematikája is. (Ez külön értékelést igényelne).

A témaként választott katonai/polgári logisztikai határterületek keresése nem öncél, hanem gazdasági, műszaki, szervezési és környezetvédelmi szempontból is jól definiálható kényszerítő erő. A rendszerek közötti kapcsolatkeresés nem új keletű, az együttműködést motiváló okok ma is aktuálisak, elég csak a szűk anyagi erőforrásokra, az új szakmaterületi kihívásokra, valamint az EU integrációs törekvésekre gondolnunk. Vajon a honvédelem, az anyagi-technikai biztosítás szempontjainak megfeleltethetőek-e a politikai és gazdasági rendszerváltást követően megváltozott hazai közúti közlekedési állapotok, vagy a vasút közelmúltbeli, még napjainkban is zajló átalakulása? Milyen változásokat okoz a logisztikai központok elterjedése, a polgári „hadtáp” outsourcing?

Jelen cikkben vizsgálom: szükség van-e ún. „állami logisztikára”², hiszen a gazdasági rendszerváltás, az ipar és termékgazdálkodás gyökeres átalakulása a korábbi közlekedési állapotokat, azok gyakorlatát alapjaiban megváltoztatta. A katonai és a polgári logisztika közös halmazának elemzése érdekes, mert a Magyar Honvédségnek minősített időszakban (még a NATO szövetségi segítsége mellett is) biztosan szüksége van a saját állományán kívüli, de még az országon belül rendelkezésre álló/elérhető élő- és holtmunka kapacitásra és tudásbázisra, ugyanakkor békeidőben vélelmezhetően rendelkezik a polgári életben is hasznosítható /időlegesen szabad/ eszközökkel és technológiákkal. Vagyis a közlekedési biztosítást befolyásoló erőforrások nemcsak katonai, hanem polgári eredetűek is lehetnek.

Természetesen a feldolgozott szakirodalom és a jómagam nézőpontján keresztül vizsgálom a kérdést, amely remélhetően több elemében is továbbgondolkodásra ösztönöz. Az együttműködést lehetővé tévő határterületek elemzése előtt – a teljesség igénye nélkül - tekintsük át mindkét terület alapvetéseit, legfontosabb tevékenységi körét.

KATONAI LOGISZTIKA

A logisztika a katonai szférából ered. Integrált szaktudományként sokféle értelmezése és definíciója ismert, de tudomásom szerint nem létezik egy általánosan, a mértékadó belföldi- és nemzetközi szakmai körök által fenntartás nélkül elfogadott megfogalmazás sem. A polgári élet közlekedési szakirodalmában az 1990-ig terjedő időszakig „komplex kiszolgálás”-nak nevezték a ma logisztikai körbe tartozónak vélt feladatokat (természetesen vannak újonnan keletkezett, az általános időközbeni változások által kikényszerített, vagy generált feladatok is).

¹ Szerzői megjegyzés: Az árutovábbítás fogalma szakmánként más-más értelmet kap. Pl. a vámszakma területén tömören ez a vámkezelés helyszínének kérelem alapján történő megváltoztatását jelenti. Jelen cikkben a kifejezés alatt közlekedésszakmai gyűjtőfogalmat értek, amely magában foglalja a szállítást, fuvarozást, szállítmányozás tevékenységi körének nagy részét.

² értsd: az állam befolyásoló szerepének növelése a tisztán piacvezérelt logisztikai folyamatok felett, bizonyos közérdekű (köztük honvédelmi) szempontok érvényesíthetősége céljából.

A hadtudomány belső struktúráját illetően nem egységes a szakirányú kutatók álláspontja, a logisztikának azonban mégis önálló szaktudományi helye van.³ A katonai logisztika fogalmi értelmezése a haderőnek támogatására koncentrál: „*A logisztikai támogatás a katonai szervezetek ellátásának, mozgatásának és fenntartásának tervezésével és szervezésével foglalkozó funkciók, feladatok és rendszabályok összessége. Ezen belül a politikai elképzeléseknek és ambíciószintnek megfelelő képességigények hadműveleti-harcászati követelményei figyelembevételével a haderő képességfejlesztésében való aktív részvétel, amely a hadfelszerelés igény műszaki-technikai követelményei meghatározását követően az adott képesség elérésének megtervezésén keresztül, annak biztosítását, beszerzését és katonai minőségbiztosítási szempontú átvételét követően az adott anyag, eszköz, vagy képesség teljes élettartamán keresztül történő menedzselésével foglalkozik, beleértve az anyagok és képességek elosztását, raktározását, az eszközök üzemeltetésének biztosítását, a megfelelő képesség fenntartását, a szükséges karbantartás végrehajtását és végül a rendszerből történő kivonását.*”⁴ [1] A meghatározás első mondata tömör és lényeglátó. Az ezt követő magyarázó rész áttekinthetőbb lenne egy (folyamat) ábrán, de mégis hiányolom a „rendeltetési helyre történő továbbítás” említését, mert ez utalna leginkább a közlekedésre. (az „elosztás” szóval ez legfeljebb csak beleérhető.) A katonai logisztika fent idézett értelmezésébe belefér pl. az ingatlanvásárlás, -építés, vagy az orvosi szolgáltatások biztosítása is. Polgári felfogásban ezek nem részei a logisztikának. A katonai logisztika egy hadászati értelmezése a következő: „*Mindazon tevékenységeket és eszközhasználatokat átfogja, amelyek ahhoz szükségesek, hogy a harcoló alakulatok létfenntartása, mozgása és hadműveleteinek alátámasztása szervezett és folyamatában jól áttekinthető, szükség szerint gyors operatív beavatkozással megvalósítható legyen.*”⁵ [1] A közlekedési biztosítás egy definíciója a következő: „*A közlekedési biztosítás azon tevékenységek és rendszabályok összessége, amelyek a közlekedési hálózat katonai célokra történő előkészítésével, üzemeltetésével, a rombolások után a forgalom helyreállításával kapcsolatosak, és az ehhez szükséges feltételrendszer megteremtésére irányulnak.*”⁶ A definíció megállapításai – figyelembe véve az 1992-es megjelenést is – időtállóak, lényegében és alapjaiban nem vitathatóak, nyelvtani jelentéstartalmuk lefedi a tevékenységet. A katonai logisztika értelmezésénél jelzett hiányérzetemet kissé igazolva látom azzal, hogy a közlekedési biztosítás meghatározása már tartalmazza a hiányolt elemeket, az előbbinek pedig biztosan része az utóbbi. A katonai logisztika legtömörebben úgy fejezhető ki, hogy feladata a haderő ellátásának megszervezése, koordinált mozgatásának végrehajtása minden időszakban.

A NATO tagságból eredő kötelezettségek, a katonapolitikai kihívások és kockázatok, valamint a világban ismétlődően jelentkező válságócok életre hívták az ún. „expedíciós logisztikát”, amely más ország területén végrehajtandó, különleges célú (terrorizmus elleni küzdelem, stb.) katonai műveletet jelent, s az egyes térségek geopolitikai helyzetében talán napjaink egyik legnagyobb katonai logisztikai kihívásaként jeleníthető meg. Sokszor születik olyan döntés, hogy a logisztikai biztosítás anyagszükségletét távolabbi helyszínekről kell biztosítani, amely korántsem egyszerű feladat (még a belföldi feladatellátás sem egyszerű lásd a 2010 évi borsodi ár- és belvíz elleni védekezéssel kapcsolatos logisztikai biztosítási feladatokat). Ebből eredően a „*Az expedíciós műveletek végrehajtása egyik előfeltételének egy*

³ Lásd bővebben Dr. Móricz Lajos egyetemi tanár: A hadtudomány általános kérdései és Dr. Héjja István - Dr. Kónya József - Dr. Laczkó Mihály egyetemi tanár: Hadtudományi Ismeretek című jegyzetei. Egyetemi jegyzetek. Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem Budapest, 1998.

⁴ Lásd [1] szakirodalom 12-13. oldal.

⁵ Lásd [1] szakirodalom 14. oldal.

⁶ Lásd bővebben: Anyagi-technikai biztosítás alapjai. Egyetemi jegyzet, Nyt. szám: 734/217 ZMKA 1992.

előretolt logisztikai bázis létrehozását és üzemeltetését tartják. Ez azt is jelenti, hogy a művelet sikeres végrehajtása érdekében létrehozásra kerül egy ideiglenes támogató apparátus, mely végrehajtja a művelet logisztikai biztosítását annak sikeres befejezéséig.” [2]

A mai világpolitikai helyzetben – amikor szerencsére nem a reguláris, vagy nukleáris erők összecsapása, hanem sokkal inkább békefenntartó, kikényszerítő missziók, aszimmetrikus hadviselés és a lokális problémakezelések jellemzőek – nagyobb teret kaphatnak az expedíciós műveletek és a kiszolgáló logisztikai szakirányultság.

POLGÁRI LOGISZTIKA

A polgári logisztika rövid bemutatása nem könnyű, hiszen az elérhető meghatározások száma biztosan húsz felett van. A szakirányúan specializált megközelítés sokkal szélesebb, mint a katonai területen. A logisztika napjaink egyik sikertényezője. Kutató-művelői közül csak egy kutatópáros⁸, csak egy gondolatsora szerepeljen itt: „*A logisztikai szolgáltatások meghatározóvá váltak az eladásban: most már lényegében nem a termék maga, hanem sokkal inkább a kapcsolódó szolgáltatások határozzák meg annak piaci eladhatóságát. A jövőben a logisztikai optimalizálásnak a termék teljes életútjára kell vonatkoznia: az ellátási láncmenedzsment (SCM) ezért már túllép a vállalati logisztikai határokon, s egyre fontosabbak lesznek a hálózatok, a vállalatközi információs rendszerek, illetve a stratégiai partnerkapcsolatok*”⁹. [3] Igen, ez a világtendencia és a következő egy-két évtized logisztikai perspektívája. Ezért a natúr definíciók sorba vételét és elemzését jelen munkámban mellőzöm¹⁰, helyette kulcsszavakból olyan tömör áttekintést készítettem, amely a logisztika fogalmát összefüggéseiben érzékelteti, csoportképző ismérveit /osztályozását/ ismerteti, tartalmát lényegileg körüljárja¹¹:

- felosztás: ellátási logisztika ⇒ termelési logisztika ⇒ elosztási logisztika
- tudományos integráció: elsősorban a közlekedési, matematikai, informatikai, marketing, energetikai/automatizálási, hadtudományi, közgazdasági-pénzügyi, jogi, kommunikációs és anyagáramlási ismeretekhez
- rendszerek: makrologisztika (pl. közlekedés, nagyobb logisztikai központok) ⇒ mikrologisztika (pl. vállalati logisztika)
- tagozódások:
 - külső /extern/ logisztika (lehet országon, régió, településen belül pl. citylogisztika, vagy hálózati, nemzetközi jellegű pl. eurologisztika,)
 - belső /intern/ logisztika (lehet termelő, vagy szolgáltató típusú)
- folymatok: anyagmozgatási (árukezelési, továbbítási) és információs rendszerek mindhárom felosztási területen ⇒ a termékút ⇒ az okmányhátter és a ⇒ pénzügyi áramlatok egységes felügyelete érdekében

⁷ Lásd [2] szakirodalom 5. oldal.

⁸ Más kiváló, okkal és joggal elismert logisztikai kutatók elnézését kérem, munkásságuk alapján itt lenne a helyük, de jelen munkám sajnos terjedelmileg korlátozott.

⁹ Lásd [3] szakirodalom rövid ismertető leírása.

¹⁰ Szerzői megjegyzés: jómagam több évtizeden keresztül oktattam, vizsgáztattam a szállítványozást és a logisztikát több intézménynél.

¹¹ A kulcsszavakból álló tömör áttekintés saját kezűleg szerkesztett anyag, természetesen nem a teljesség igényével készült.

- műveletek: a gyártás/termelés támogatása ⇒ az értékesítés/kereskedelem segítése ⇒ értéknövelt kiegészítő szolgáltatások nyújtása ⇒ alkalmazkodás a vevő igényeihez
- célok: teljesítési, rendelési, átfutási határidő csökkentés ⇒ teljes folyamat összköltség/ráfordítás minimalizálása ⇒ külső, belső rugalmasság, áttekinthetőség ⇒ minőségi szempontok érvényesítése ⇒ nemzetközi kapcsolatok kialakítása, ápolása ⇒ környezetvédelmi megfontolások (ökologisztika körében újrahasznosíthatóság, környezetbarát technológiák) realizálása ⇒ extenzív, intenzív kapacitás kihasználás ⇒ vevőelégedettségi mutatók megfelelősége ⇒ hatékonyság
- stratégiai elemek: információ struktúra ⇒ termékstruktúra ⇒ külső, belső anyag- és eszközköordináció ⇒ külső, belső kooperációs lehetőségek felmérése ⇒ termelési/szolgáltatási mélység (vásárlás, gyártás, vagy kihelyezés) kialakítása ⇒ pénzügyi- és jogi háttérfeltételek biztosítottasága ⇒ gazdasági szabályozórendszer aktualitásainak ismerete ⇒ marketing módszerek használata ⇒ ellenőrzés, utókalkuláció (controlling)
- tevékenységek: beszerzés, gyártási rendszerek ⇒ kereskedelmi értékesítés ⇒ elektronikus termelésirányítás, adatcsere ⇒ szállítás, fuvarozás, szállítmányozás ⇒ raktározás, rakodás, csomagolás, kommissiózás, jelölés, árukezelés-nyomkövetés, egységtrakományképzés ⇒ áruterítés-begyűjtés, nehézteheráru, veszélyes áruk ⇒ ügyviteli-eljárási, szervezési-technológiai szabályrendszerek ⇒ vám- és környezetvédelmi termékdíj ügyintézés ⇒ pénzügyi műveletek ⇒ információs kapcsolatok kezelése ⇒ készletgazdálkodás ⇒ hatósági típusú ügyintézés

A logisztika tehát felfogható adott feladat – fenti ismérvek egészét figyelembe vevő – megoldási optimumkereséseként azzal, hogy az esetek döntő többségében az előforduló részráfordítások összességének minimumát tekintjük célfüggvénynek. (A maximális bevétel pl. azért nem mindig jó célfüggvény, mert annak eredményét a piacon nem lehetne igazán realizálni.) Megállapítható azonban, hogy mind a katonai, mind a polgári terület azonos érdekeltségű abban, hogy az ún. „ellátási lánc” időben és térben eltérő áramlatait (anyag, energia, pénz, munkaerő, információ) koordináltan kezelje. E gondolattal érkezünk el ahhoz, hogy melyek a polgári, illetve katonai logisztika azon szakmai határterületei, ahol célszerű szorosabb együttműködésben gondolkodni.

A KATONAI-POLGÁRI LOGISZTIKA HATÁRTERÜLETEI

A fentiekből kitűnik, hogy katonai logisztikát alapvetően termelői (értsd: gyártási, beszerzési) és fogyasztói (értsd: felhasználói) logisztikára tagolják, míg a polgári terület rendszerében az ellátási, termelési, elosztási alapfelosztás szerepel. Az egyik tudományos közleményben a következő olvasható: „*Véleményem szerint az egyik lényeges különbség a katonai és civil logisztika között a vállalati logisztika területi felosztásánál érhető tetten. A civil logisztikánál nem fedezhetők fel azon tervezési tevékenységek, melyek arra irányulnának, hogy milyen eszközökre, anyagokra, személyekre, technológiára, stb. van szükség a termelés és értékesítés megvalósítása érdekében. Nincs erőforrás tervezés, legalábbis nem lehet olyan egyértelműen elkülöníteni ezt a munkafolyamatot, mint a katonai logisztika vonatkozásában.*”¹² [1] A megállapítás lényegével vitatkoznék, hiszen szó sincs arról, hogy a „civil” logisztikánál nincsenek tervezési folyamatok, sőt egyre inkább ennek az ellenkezője állítható.

¹² Lásd [1] szakirodalom 12. oldal.

A két alapfelosztásból kikövetkeztethető, hogy az együttműködés határterülete katonai oldalról a beszerzési és fogyasztói (felhasználói), a polgári oldalról az ellátási, elosztási részben keresendők elsősorban. A termelési, gyártási oldalon¹³ szűkebb lehetőségeket érzékelek, ezek leginkább a speciális berendezések (pl. repülőgépek, harcjárművek, hadianyagok, informatikai eszközök, közúti-, vasúti-, vízi járművek, vontatók, daruk, hídelemek, stb.) előállításánál lehetséges.

A téma megérné egy önálló kutatást, de most csak felvillantánék néhány határterületi, együttműködési¹⁴ lehetőséget a közös gondolkodás és cselekvés elősegítésére:

- békeidőben az - országon belüli - katonai szükségletek (pl. ételmezés, ruházat, elhelyezési anyagok) biztosításánál lehetnek kihasználatlan lehetőségek. A napi, heti vételezésnél, vagy kötelező tartalékok (M készletek) készítésénél fokozottabban lenne igénybe vehető a polgári szféra logisztikai szolgáltatásainak (ellátás, terítés, begyűjtés, rakomány-kiegészítés, stb.),
- át kellene gondolni a raktározási, csomagolási, árujelölési, készlet-nyilvántartási szakterületek képviselőivel a lehetséges közös teendőket (pl. a stratégiai és az operatív készletek kezelése esetében) a legújabb fejlesztések tükrében,
- fel lehetne mérni az egyirányban, üresen közlekedő közúti katonai/polgári gépjárművek napi darabszámát fő áruáramlási útvonalanként és intézkedni lehetne ezek jelentős mérséklése érdekében,
- célszerű vizsgálni a rakodásgépesítésben, a rakodási technológiák közös alkalmazásában rejlő regionális lehetőségeket, fixen telepített, vagy mobil berendezések bontásában (K+F, vagy más pályázható projektek formájában),
- együttműködés a logisztikai áramlatok nyomkövetési, helymeghatározási, azonosítási feladatrendszerében (GPS, műholdas és más technológiák),
- közös megoldások keresése az elektronikus/internetes termelésirányítási rendszerek, valamint a logisztikai folyamatok pénzügyi háttérének biztonságosabb működtetése érdekében,
- közúti, vasúti forgalomtechnikai kooperáció az általuk használt hálózatok műtárgyainak fenntarthatósága, fejlesztése céljából,
- a kombinált árutovábbítási rendszerek közös alkalmazása,
- közös projektek, pályázatok, vagy célszervezetek működtetése kiemelt feladatokra.

A felvetett javaslatok nem teljes körűek, de mindenképpen előremutatóak, részleteiben kidolgozhatóak és tendenciájukban korszerűek. Állíthatom, hogy a katonai és a polgári logisztika arányos fejlődéséhez nemzetgazdasági érdekek fűződnek, ugyanakkor a felek között nem kívánatos a versenypozíció kialakulása, vagy egyikük jelentős lemaradása sem. Alapvetően le kell szögezni azonban, hogy a két terület közötti szorosabb együttműködést több gátló körülmény nehezíti. Csak néhányat említenék:

- eltérő célok, politikai determináció és nemzetközi kötelezettségvállalások,
- a nem azonos közigazdasági szabályozói környezet befolyásoló szerepe,

¹³ Szerző megjegyzése: itt arra gondolok, hogy a speciális eszközök gyártásában nemcsak az együttműködés, hanem a munkamegosztás is szerepet játszik, esetleg megosztott projektfinanszírozás, vagy megelőző kutatás eredményeinek felhasználása útján, de ez semmiképpen nem egyszerű késztermék beszerzés.

¹⁴ Itt természetesen a katonai érdekek sérelme nélküli olyan békeidős együttműködési lehetőségekre gondolok, amelyek nem érintenek szolgálati titkokat, ugyanakkor kölcsönös gazdasági, szervezési előnyökkel járhatnak együtt.

- más jogi háttérfeltételek, általános szerződéskötési feltételek,
- elkülönülő kutató- és fejlesztőbázisok,
- a polgári erőforrások nem katonai célokra tervezettek és fordítva,
- a két terület történetileg kialakult saját gondolkodásmódjából adódó nehézségek,
- kompatibilitási hiányosságok, a keresztirányú alkalmazások kockázatai,
- különböző költségvetési kapcsolatok és finanszírozási feltételek,
- differenciált szervezeti felépítés, hierarchia (alárendeltségi, parancsvizonyok)
- nem hasonlítható jellemzők a piaci mechanizmus, az alkalmazott árpolitika, valamint a publicitás, a marketing területén, stb.

A gondolkodást más területeken, pl. a nem önkéntes szférában is folytatni kell, hiszen „... kiemelt jelentőségűnek kell tekinteni az ország közlekedési rendszerével szembeni NATO igényeket és elvárásokat. ... levonható az a következtetés, hogy a polgári és katonai közlekedési rendszer azonos elméleti és gyakorlati bázison történő előkészítésének jelentősége megnövekedett és nélkülözhetetlenné vált...”¹⁵ [4] Ezek nem vállalati, hanem magasabb szintű megfontolások alapján válhatnak szükségessé. A közlekedési biztosítást befolyásoló tényezőknél tehát bevonhatóak a polgári erőforrások is (erre legjobb megoldás a velük készített szállító szolgálati terv), azonban itt figyelembe kell venni más gazdasági, piaci, politikai körülményeket és a speciális jogszabályokat is. Megemlítem, hogy az 1989-90-es politikai és gazdasági rendszerváltozást követően sajnos dezorganizálódott a legnagyobb közlekedési vállalatok (MÁV, VOLÁN, stb.) korábban működő honvédelmi támogató rendszere, jelentősen nehezítve ezzel az önmagában is átalakuló honvédségi szervek dolgát. Úgy ítélem meg, hogy a Volán árufuvarozási profil korábbi több tízezres eszközállományának atomizálódása, vagy a MÁV immár többszöri és napjainkban is zajló átalakítása (az árufuvarozási profil értékesítése) nem kedvező a honvédelmi biztosítás és felkészülés szempontjából.

A tisztán üzleti alapú, kölcsönösen előnyös együttműködés pedig a legtöbb területen ellátható lenne polgári jogi kapcsolatok alapján, illetve a közigazgatási szabályozórendszer általános alkalmazásával is.

Mi a helyzet akkor, ha nem, vagy csak nehezen megy a katonai/polgári logisztikai érdekek összeegyeztetése? Az államnak alkotmányos kötelezettsége a honvédelmi érdekekből szükséges intézkedések megtétele, beleértve a NATO tagságból eredő teendőket is. Ez logisztikai szempontból úgy érhető el békeidőben, hogy az MH belső működéséhez¹⁶ szükséges személyi, tárgyi és gazdasági előfeltételek biztosítása mellett egyidejűleg gondoskodni kell a – legalább a kiemelt fontosságú és nagyobb hálózattal rendelkező – polgári gazdasági társaságoknál és más érintett szervezeteknél a katonailag integrálható felkészülési tervek folyamatos, naprakész állapotáról. Az ettől lényegesen eltérő megoldások anyagi terhei nagyobbak, vagy operatív következményei sokkal hátrányosabbak lennének.

Ezen a ponton érdemes megfontolni az állami logisztika szerepét. A fogalmi meghatározás szerint: „*Mindazon szabályzók, szervezési eljárások, módszerek, műszaki és finanszírozási megoldások, létesítmények, szervezetek és célirányosan megalkotott vagy kiválasztott eszközök összessége, amellyel az állam (közület) egyrészt a tulajdonosi*

¹⁵ Lásd [4] szakirodalom 3. oldalán.

¹⁶ A belső működés alatt a Honvédelmi Minisztérium összes alárendelt szervénél ellátandó logisztikai feladatok összességét értem.

szemléletet, másrészt a lakosság életminősége és a gazdaság versenyképessége növelésével kapcsolatos felelősségét érvényre juttatja."¹⁷ [5] Egyetértek a tartalommal, de az 1997 óta keletkezett új kockázatok és kihívások miatt javasolnám a honvédelmi érdekekkel kapcsolatos felelősség fogalomba történő beemelését is.

VAN-E SZÜKSÉG A LOGISZTIKA ÁLLAMI BEFOLYÁSOLÁSÁRA?

A kérdés leginkább a védelemmel és a biztonsággal foglalkozó szakemberek részéről került megfogalmazásra. Sokan vélik úgy, hogy a logisztika teljes liberalizációja jelentősen megnehezítheti a katonai, biztonsági, katasztrófavédelmi szempontok kellő érvényesülését.

A fő gazdaságpolitika dilemma a következő: Szabad-e államilag beavatkozni a logisztika működésébe, hiszen az alapvetően nem közigazgatási, államhatalmi, sokkal inkább versenypiaci szolgáltatási kategória? Azt gondolom, hogy – megfelelő korlátok között és ésszerű szabályozási mélység alkalmazásával - igen, a következő tömör indokaim alapján:

- az EU tag hazánknak be kell tartania a Közösség legfontosabb alapelveit, de ugyanakkor a NATO tagságból származó kötelezettségeket és saját Alkotmányunk rendelkezéseit is. E feladatok közös értelmezése alapján: engedni kell a logisztika piaci szabadságát azon mértékig, ameddig bizonyítottan nem károsítja más, magasabb rendű érdekek érvényesülését (honvédelmi, nemzetbiztonsági érdekek, kritikus infrastruktúra védelem, stb.),
- az állam – mint a honvédelmi érdekek alkotmányos megtestesítője - költségvetési szempontból sem üzemeltethet egyedül olyan nagy katonai logisztikai kapacitást, amely minden körülmények között megfelelne az elvárásoknak, ezért támaszkodnia kell a hasonló profilú polgári logisztikai infrastruktúrák, eszközök, módszerek szükség szerinti igénybevételére is,
- a polgári létesítmények vegyes és sokszor nehezen átlátható tulajdoni viszonyai adott esetben szinte lehetetlenné tennék a döntés-előkészítést, vagy operatív intézkedések megtételét,
- olyan jogi háttér szükséges folyamatosan, amely kötelezi az érintett szervezeteket (beleértve pl. a közlekedés-igazgatási feladatokat ellátó önkormányzatokat, Nemzeti Közlekedési Hatóságot, vagy érdekképviselőket¹⁸ is) legalább a nem békeidőszaki felkészülés előzetes feladatainak ellátására,
- az utóbbi 15-20 évben felépült logisztikai szolgáltatói központok többsége saját vállalati bázison létesült és üzemel, kevés közöttük az állami felelősségi körbe tartozó objektum. Az eredetileg (1995 körüli években) a közlekedési tárca által elemzések után kijelölt 7-8 Logisztikai Szolgáltató Központ részben másutt, máshogyan, más számban és más finanszírozással készült el, változó sikerrel.
- sem a vegyes, sem a tiszta profilú logisztikai cégek nem foglalkoztatnak általában olyan ügyintézőt, aki legalább részfeladat szintjén érdemi szakmai kapcsolatot jelenthetne honvédelmi, katasztrófavédelmi, vagy egyéb felkészülésben, a végrehajtás koordinációjában.

¹⁷ Lásd az [5] szakirodalom 35. oldalán.

¹⁸ Az érdekképviselőknél, de még a köztisztviselői kamaráknál is gondot okozhat a nem kötelező tagsági viszonyból származó bizonytalanság, vagy a megszűnés-újraalakulás állandó veszélye.

A magyar közlekedéspolitikai katonai aspektusainak¹⁹ [6] megvalósításához álláspontom szerint szükség van az állam megfelelő (fent vázolt) mélységű beavatkozására, amelyhez segítséget nyújthatnak a bemutatott szempontok.

ÖSSZEFOGLALÁS, KÖVETKEZTETÉSEK

A katonai és a polgári logisztika más célok és determinációk által vezérelt, de működésük egymást feltételezi, megítélésem szerint még békeidős körülmények között is. Álláspontom szerint a honvédelem, az anyagi-technikai biztosítás szempontjainak nem minden szempontból feleltethetőek meg a politikai és gazdasági rendszerváltást követően megváltozott hazai közúti-vasúti közlekedési állapotok. Jól érzékelhetőek azok a korlátok, illetve gátló tényezők, amelyek megnehezíthetik a katonai-polgári logisztikai együttműködés területeinek jelentősebb kiszélesítését. Célszerű lenne azonban az együttműködés javasolt határterületeinek további vizsgálata, így a lehetőségek nem válhatnának gyorsan a bürokrácia, vagy az érdektelenség martalékává.

Fentiekből következik, hogy tovább kell kutatni mindazon szabályzókat, programokat, műszaki megoldásokat, közös finanszírozási esélyeket, amelyekkel megalapozható lenne az együttműködés. Ezzel kiegészíthető lenne az állam logisztikai szerepvállalásának eszköztára, ugyanakkor békeidőben a honvédelmi és a polgári szféra érdekei együttesen érvényesíthetőek lennének, új lehetőségek válnának kiaknázhatóvá.

HIVATKOZÁSOK

[1] Sticz László: Logisztikai biztosítás elmélete. Az integrált logisztikai rendszer szervezeti és munkafolyamatai Tanulmány. Katonai Logisztika 2009. 2. szám Budapest, 2009. augusztus 31. 68 oldal

http://www.hm.gov.hu/files/9/12166/1_sticz_laszlo_log_bizt_elm.pdf

Letöltés dátuma: 2009.november 10.

[2] Sticz László: A Logisztikai biztosítás elmélete. Az expedíciós logisztika sajátosságai. Tanulmány. Katonai Logisztika 2009. 1. szám Budapest, 2009. április 16. 24 oldal

http://www.hm.gov.hu/files/9/11532/1_sticz_laszlo_expedicios_logisztika.pdf

Letöltés dátuma: 2009. november 11.

[3] Prezenszky József – Szegedi Zoltán: Logisztika - Menedzsment ISBN: 9789630959124 Kossuth Kiadó Zrt. Budapest 2005. 456 oldal

<http://www.libri.hu/konyv/logisztika-menedzsment.html>

Letöltés dátuma: 2009. november 10.

[4] Duhaj István: Katonai logisztikai elmélet. Gondolatok a NATO közlekedési biztosítási feladatainak végrehajtásáról. Katonai logisztika Anyagi-technikai Biztosítás. 6. évfolyam 4. szám 1998.

[5] Szűcs László: Az állami logisztikáról a logisztikai szolgáltató központok (LSZK) ürügyén. Katonai logisztika Anyagi-technikai Biztosítás. 5. évfolyam 2. szám 1997.

[6] Szűcs László: A katonai közlekedési szükséglete meghatározása a Magyar Köztársaság területén. Katonai logisztika Anyagi-technikai Biztosítás. 6. évfolyam 4. szám 1998.

¹⁹ Lásd a [6] szakirodalom 105. oldalán.