A MAGYAR KATONAI KÖZLEKEDÉSI RENDSZER NATO KÖVETELMÉNYEK SZERINTI FELKÉSZÍTÉSE

Sági László [1]

Bevezető

A NATO csatlakozás küszöbén a fegyveres erők minden szakága, különösen pedig a katonai logisztikához tartozó szakterületek el kell, hogy készítsenek egyfajta számvetést, hogy mit tettek, végeztek és mi az ami még elvégezendő feladat ahhoz, hogy elmondhassák, mindent megtettek a NATO szervezetébe történő integrálódás zökkenőmentessége érdekében. Ez egyfajta tükörbe nézés, amely megmutathatja azokat a hiányosságokat is, amelyek a legfigyelmesebb, legátgondoltabb intézkedés sorozat végrehajtása ellenére is megmaradtak, tovább élnek. A másik oldalról viszont láthatóvá válik az a hatalmas erőfeszítés, amelynek hatására a Magyar Honvédség logisztikai szervezete alkalmassá vált beintegrálódni a NATO egységes logisztikai rendszerébe, természetesen megtartva szervezeti arculatát, ötvözve a hagyományokat a legmodernebb logisztikai eljárásokkal.

A katonai közlekedés vezetése és minden szervezete - az általános logisztikához hasonlóan - az utóbbi években nagyon sokat tett azért, hogy megfeleljen a NATO elvárásainak, szervezete, feladatrendszere és szolgáltatásai európai színvonalúak legyenek.

A felkészülés eddigi eredményei és a még hátralévő tervezett feladatok igazán akkor válnak teljesen érthetővé, ha mindenekelőtt áttekintjük a magyar katonai közlekedés feladatrendszerét.

---

1. Sági László mk. alezredes, MH KSZF -ség, szállítási és műszaki osztályvezető

I. A magyar katonai közlekedés feladatrendszere

A jelenlegi feladatrendszer még a Varsói Szerződés szervezetébe integrált hadsereg ezidáig változatlan elvek, eljárások és végrehajtási bevégződések összességén alapul.

Az akkor, a kis hadseregekre jellemző egységes közlekedési szolgálat komplex feladatai végrehajtására létrehozott szervezeti felépítés biztosította a követelmények szerinti feladatmegoldást.

A végrehajtandó tevékenységi kör szinte érintetlenül megmaradt, azonban a feltételrendszer megváltozott.

Az alapvető tevékenységi körök a következők:

- katonai szállítások, mozgatások, mozgások szervezése és koordinálása;
- a közlekedési műszaki tevékenység szervezése;
- közlekedési szakanyagbiztosítás és gazdálkodás.

Célszerű megvizsgálni, hogy a fenti alapvető feladatkörök milyen részfeladatokat foglalnak magukba. Az elemzés után nyilvánvalóvá válik, hogy olyan összetett feladatkomplexumot, mint amit a magyar katonai közlekedés ***"megold"***, olyat talán egyetlen szakszolgálat sem végez.

a.) A katonai szállítások, mozgatások, mozgások szervezése és koordinálása magába foglalja:

- Az MH vasúti szállításainak tervezését, szervezését, operatív irányítását és követését;
- Állandó diszpécser-szolgálat fenntartását;

- A katonai vasúti rakodások szervezését, felügyeletét (Vasútállomás Katonai Parancsnokságok ideiglenes működtetését);
- A vasúti szállítási költségek kiegyenlítését, a vitás kérdések rendezését;
- Az MH közúti szállításainak szervezését és irányítását;
- A katonai szervezetek részére polgári közúti szállító- és rakodóeszközök biztosítását;
- A légi- és viziszállítások polgári eszközökkel történő tervezését és végrehajtásának szervezését;
- A különleges vasúti szállítmányok (fegyver, lőszer, veszélyes anyag) kísérésének biztosítását;
- Szállítással kapcsolatos adatok gyűjtését, rendszerezését és nyilvántartását;
- 1995. november óta tervékeny részt vállalást az IFOR/SFOR csapatok magyarországi vasúti és közúti szállítások megszervezésében;
- Az IFOR/SFOR tevékenység kapcsán ideiglenes közlekedési irányító szervezetek működtetését (határellenőrző-áteresztő pontok, központi szállítási operatív csoport, területi szállítás koordinációs operatív csoport);

b.) A közlekedési műszaki tevékenység részfeladatai:

- A katonai szervezetek közlekedési műszaki igényeinek gyűjtése, értékelése a megvalósítási lehetőségeknek megfelelő besorolása, a végrehajtás tervezése és felügyelete;
- A katonai közlekedési infrastruktúra (iparvágány, hadiút, út-vasút csatlakozások, rakodók stb.) igények szerinti karbantartása, változtatása;

- Az MH kezelésében lévő közlekedési létesítmények összesített nyilvántartása, a jogszabályokban rögzített feltételek (ellenőrzések, minősítések, üzembentartások) biztosítása, a tevékenység szervezése;

- Túlsúlyos és túlméretes járművek és menetoszlopok mozgásához útvonalengedélyek kiadása a naprakészen tartott nyilvántartások alapján;

- A Magyar Köztársaság közlekedési infrastruktúrája változásainak MH érdekű szakhatósági véleményezése, különböző előterjesztésekben, jogszabály, törvény tervezetekben az MH érdekeinek érvényre juttatása;

- Folyamatos együttműködés az MK közlekedési infrastruktúra változásaiban, fejlesztéseiben a polgári szakhatóságokkal.

c.) A közlekedési szakanyag biztosítás és gazdálkodás terén:

- Az MH közlekedési szaktechnikai eszköz szükségletének tervezése;

- A tervezett szaktechnikai eszközök beszerzése, rendszerbeállítása, és a csapatok, intézetek ellátása;

- Az országos szervízhálózat megszervezése és felügyelete;

- A rendszerben feleslegessé vált vagy üzemképtelen eszközök kivonása, selejtezése, értékesítése;

- A rakodási és szállítási folyamatok korszerűsítése, fejlesztése.

A NATO csatlakozásra való felkészülés folyamatában ezek az integráns feladatok képezték a szolgálat cselekvési programjának az alapját. Egyenként elemzésre kerültek, és az elemzések eredményeitől függően besorolás készült a prioritások és az egyes tevékenységi körök korszerűsége, illetve lemaradottsága figyelembevételével.

Természetesen a cselekvési tervben nem a fenti feladatok kerültek be nevesítve, hanem a feladatok érdekében, a feladatok korszerűsítését fokozó komplex területek.

2. A katonai közlekedési szakág felkészítése és felkészülés a NATO tagságra

Figyelembe véve a 90-es évek első felében a NATO által meghatározott és közzétett békepartnerségi programot és a tagságra való felkészülési irányelveket **(a közlekedési szolgálat akkori vezetése nyolc pontban határozta meg a felkészülés alapvető területeit:)**

1.) Nyelvi felkészítés (elsősorban angol);

2.) A NATO/ PfP gyakorlatokon való minél szélesebbkörű részvétel;

3.) A NATO béketeremtő műveleteiben való szerepvállalás;

4.) A PARP feladat keretében a katonai közlekedési infrastruktúra és feltételrendszer felülvizsgálata;

5.) A NATO munkabizottságaiba, munkacsoportjaiba való részvétel;

6.) A NATO katonai szabványai (STANAG-ok) átvétele, fordítása és feldolgozása;

7.) A NATO-nak felajánlott katonai erők alkalmassá tétele multinacionális kötelékben történő alkalmazásra;

8.) A MH közlekedési szolgálata szervezeti struktúrájának és feladatkörének átalakítása a megváltozott körülmények függvényébe.

Részleteiben:

1.) A nyelvi felkészítést különösen az tette szükségessé, hogy a rendszerváltoztatás idején a szolgálat nem rendelkezett semmilyen állami angol nyelvizsgával bíró szakemberrel. Több, az orosz nyelvet kiválóan beszélő tisztje volt a szolgálatnak, akiket és másokat is angolul kellett megtanítani.

A Magyar Honvédségnél a szervezett nyelvi felkészítés a 90-es évek elejétől tervszerűen négyféle felkészülési formában történt, illetve történik:

- Teljes munkaidőben (10 hónapos intenzív tanfolyam);
- Munka melletti felkészítés (2 éves fél munkaidős képzés);
- Különböző időtartamú hazai és külföldi továbbképző tanfolyamok;
- A szakágak által szervezett, heti 6-8 órás tanfolyamok.

Ezen tanfolyamok célja kezdetben a középfokú nyelvvizsga megszerzésére irányult. Ez a tudás akkor általában elég volt, ahhoz, hogy egy - egy fő részt vegyen a különböző NATO-PfP gyakorlatokon, és többé- kevésbé értse, érzékelje, hogy miről is szól a gyakorlat.

Azonban, ahogy közeledett a csatlakozás időpontja, úgy vált egyre világosabbá, hogy az egyszerű középfokú nyelvvizsga mögött lévő tudás kevés, több kell, a megszerzett eddigi nyelvi ismereteket bővíteni szükséges.

A külföldi 3-5 hónapos képzésekre a szolgálattól nem került be senki, a mai napig érthetetlen kiválasztási rendszer miatt. Még kevesebbeknek adatott meg esetleg angliai vagy amerikai szakirányú nyelvi képzéssel egybekötött tanulás lehetősége. Pedig nyilvánvaló volt, hogy a 90-es évek közepétől a katonai közlekedésnek megkülönböztetett történelmi szerepe lesz a balkáni események miatt.

A továbbképzési gondokon némiképp enyhített a **Nemzetvédelmi Egyetem** elhelyezési bázisán 1995-ben megalakult **Békepartnerségi Nyelvkiképző Központ.** Ide eddig 4 főt delegálhatott a közlekedési szolgálat 3 hónapos továbbképzésre.

Természetesen ez sem nagy létszám. Jelenleg azzal küzd a szolgálat, hogy nincs lehetősége a feszítő szükségszerűség ellenére sem, beiskolázatni sem, külföldre sem a Békepartnerség Nyelvképző Központba megfelelő számban szakembereket.

Összefoglalóan elmondható, hogy a különböző tanfolyamokon mintegy 30 közlekedési tiszt vett részt és ért el különböző eredményt.

Ez örvendetes tény, azonban a szolgálat szempontjából ezt a képet beárnyékolja az, hogy belőlük csak mintegy egyharmad maradt meg a szolgálat mindennapjaiban. Sokan békemissziókban, és különböző operatív törzsekben teljesítenek szolgálatot, többen az MH más szolgálatainál illetve parancsnokságainál kerültek beosztásra és egy jelentős hányad pedig a jobb anyagi lehetőségeket kínáló polgári szférát választotta.

Napjainkban valamelyest stabilizálódott a helyzet, azonban most égetően szükségessé vált a meglévő középfokú nyelvtudásúakat külföldön a biztos érték és a tárgyalóképesség irányába fejleszteni.

2.) A NATO/PfP gyakorlatokon való minél szélesebb körű részvétel biztosította az IFOR/SFOR szállításaiba a zökkenőmentes beintegrálódást.

A közlekedési szolgálat állománya 1994. II. felétől kapcsolódott be a NATO/PfP gyakorlatok rendszerébe. Először a CENTRAL ECLECTIC-95, majd a COMPACT GUARD-96, és végül a COOPERATIVE GUARD-97 külföldi gyakorlatok résztvevője volt. Ezeken kívül számos hazai többnemzetiségű gyakorlat tevékeny részeseként jegyezték a közlekedési szakembereket, egyrészt mint gyakorlók, másrészt mint a valós biztosításban résztvevőket.

Ezek a gyakorlatok betekintést engedtek a NATO törzsvezetési gyakorlatába, okmányrendszerébe, valamint a közlekedéssel/mozgatással kapcsolatos eljárásaiba. Természetesen kezdetben csak megfigyelők és tapasztalatszerzők voltak a PfP országok résztvevői, mert hiányoztak azok a NATO orientált tanulmányok, amelyekre építve tervezték a gyakorlatokat.

Tudomásul kellett és kell venni azt, hogy egy gyakorlat egy képzési (tanulási, felkészítési) folyamat végterméke, ha úgy tetszik csúcsa, és semmiképpen nem pótol egy szervezett (főiskolai vagy egyetemi) kurzust. Nagyon sokan (vezetők és beosztottak) abba a hibába estek, hogy azt gondolták, ha részt vett valaki ilyen gyakorlaton, akkor már mindent tud a NATO törzseljárásairól. (Ez nem csak a szolgálatnál volt megfigyelhető.)

A szolgálat vezetése támogatta olyan utijelentések felterjesztését a gyakorlatok után, amelyek következtetéseinek és javaslatainak végkicsengése az volt, hogy szükséges néhány közlekedési szakember beiskolázása NATO országok katonai közlekedési tanintézeteibe, ahol oktatják apró részletességgel a NATO orientált katonai közlekedési tudásanyagokat. Ez mai napig nem történt meg, de sajnos közlekedési tankönyveket sem sikerült beszerezni. (Az oktatásszervezők figyelmét ez úton is szeretném felhívni eme hiányosság mielőbbi pótlására.)

Az a tény azonban elvitathatatlan, hogy a szaktisztek szemléletváltását és NATO orientált gondolkodásmódját ezek a gyakorlatok segítették. A résztvevők köre állandóan bővült, amely azt eredményezte, hogy jelenleg már alig van olyan közlekedési tiszt, aki valamilyen formában ne találkozott volna valamilyen gyakorlaton, egy közös feladat végrehajtása során - idézőjelben mondva - NATO katonával.

3. A NATO béketeremtő műveleteiben való szerepvállalás az IFOR/SFOR tevékenység támogatásában csúcsosodott ki.

A NATO csatlakozásra való felkészülés egyik igen fontos állomása volt az 1995 novemberi időpont, amelytől kezdve intenzíven bekapcsolódott a szolgálat a NATO délszláv válság béketeremtő akciójába. Mondhatni szerencsés-szerencsétlen véletlen, hogy a magyar közlekedési szakembereknek testközelből, éles helyzetben is volt alkalmuk megismerni a NATO mozgási, mozgatási és szállítási rendszerét. A NATO csapatainak, anyagi és technikai eszközeinek közúti és vasúti szállításai túlnyomó többségében Magyarországon keresztül bonyolódtak. Taszáron kiépítésre került a NATO logisztikai bázis.

A szállítások zökkenőmentes végrehajtása érdekében felállításra került az MH Katonai Közlekedési Központ állományából:

- Budapesten a Közlekedési Koordinációs Központ (JMCC), ahol az amerikai, illetve a felvonulás időszakában összekötők útján kerültek megszervezésre az IFOR erők igénylései alapján a szállítások;

- Taszár térségében a Területi Közlekedési Koordinációs Központ (TMCC), amely a taszári és a pécsi logisztikai bázisok vasúti rakodásainak és egyéb közlekedési feladatainak végrehajtásában nyújt segítséget;

- Határállomásokon a felvonulás és a nagyobb volumenű állományváltások időszakában a határátlépések megkönnyítése érdekében Határátlépést Ellenőrző Katonai Parancsnokságok.

A fent említett ideiglenes szervek fő feladatai NATO kérésre az alábbiakban kerültek meghatározásra:

- Az IFOR/SFOR erők vasúti és közúti szállításainak biztosítása;
- A túlsúlyos és túlméretes járművekre útvonalengedélyek kiadása, esetleg rendőri kísérés megszervezése;
- Együttműködés a szállítások, közúti mozgások koordinálása során a különböző polgári, katonai és BM (rendőri) szervekkel;
- A taszári és a pécsi vasúti rakodások biztosítása, folyamatos Vasútállomás Katonai Parancsnokság szolgálat fenntartásával;
- Részvétel az IFOR/SFOR vasúti szállításainak koordinációs értekezletein;
- A mozgások folyamatos figyelemmel kísérése, irányítása.

Mindezekből jól érzékelhető, hogy magasfokú gyakorlati tapasztalatokra tettek szert a magyar résztvevők, a hadműveletben résztvevő csapatok, illetve a kiszolgálást végrehajtó logisztikai szervezetek a mozgások és mozgatások biztosítása terén. A felsorolt ideiglenes szervezeteken kívül közlekedési szaktisztek kerültek delegálásra nemzetközi törzsekbe is (Zágráb, Szarajevó, Tuzla). Tevékenységük legértékesebb eredményének az tekinthető, hogy közvetlenül éles helyzetben szereztek tapasztalatokat közlekedési szakembereink.

4. A PARP feladat keretében a katonai közlekedési infrastruktúra és feltételrendszer felülvizsgálata meggyőzte a közlekedési szolgálat vezetését arról, hogy akkori állapotában a közlekedési infrastruktúra és feltételrendszer nem felel meg a NATO követelményeinek. Ez fokozottan vonatkozik a felajánlott csapatokra és bázisokra.

Néhány NATO tagország és egyes NATO parancsnokságok igényt juttattak el az MH vezetőihez magyar gyakorlóterek és kiképző bázisok használatára. Ennek következményeképpen a PARP feladatkomplexum keretében a közlekedési szolgálat felmérte és elemezte a kiképzőbázisok és gyakorlóterek úthálózatát, az odavezető közút- és vasútvonalakat, valamint a felajánlott csapatok felszereltségét és javaslatokat dolgozott ki a NATO követelmények szerinti egységesítésre és a további korszerűsítésre.

Tette ezt annak érdekében, hogy a csatlakozás után meg tudjon felelni a NATO egységes követelményeinek és maximálisan biztosítsa a hadműveleti-harcászati és logisztikai elemek támasztotta követelményeket.

Sor került több MH gyakorlótéri - illetve a hozzávezető út - és vasúthálózat, vasúti rakodók, valamint helikopter leszállóhely korszerűsítésére.

Elkezdődött a csapatok ellátása korszerű rakománykezelő eszközökkel. A másik nagy kihívás, illetve feladatcsoport az információs rendszer fejleszése, korszerűsítése volt.

A Magyar Honvédségnél, ezen belül a közlekedési szolgálatnál számítógépes adatfeldolgozás, nyilvántartás helyi szinteken izoláltan a 80-as évek közepétől folyik. Azonban ezek a helyi üzemi számítógépek nincsenek rendszerbe kapcsolva, egymással párbeszédre képtelenek, az elektronikus adatátvitel nem biztosított.

A haderőfejlesztési célkitűzésekben a NATO megerősítette a PARP-beli törekvéseket, hogy létre kell hozni egy egységes NATO rendszerekkel kommunikálni tudó közlekedési információs rendszert. Ez jelenleg is folyik olyan formában, hogy kisebb alrendszerek kerülnek létrehozásra (automatikus útvonalkijelölő rendszer, közlekedés-műszaki adatnyilvántartási rendszer stb.), amelyek az egységes közlekedési információs rendszer építőkövei lesznek. A nagyon közeli jövőben telepítendő ADAMS rendszert a tervek szerint izoláltan, de nem elszigetelten tervezik alkalmazni.

5. A NATO munkabizottságaiban, munkacsoportjaiban való részvétel tulajdonképpen a szellemi kompatibilitás megteremtésének egyik alapvető eszközének tekinthető. Amióta a NATO betekintést engedett különböző szakmai állandó- és munkabizottságai munkájába, azóta az ismeretek egyre bővültek a NATO szervezeti ügyrendjéről, belső tervezési és végrehajtási mechanizmusáról.

A kezdetek óta a közlekedési szolgálat jól felfogott érdekének tekintette ezeken az üléseken és munkabizottságokban való részvételt.

A legnagyobb jelentőséggel többek között:

- A STANAG rendezvények;
- A mozgatási és mozgási konferenciák;
- A MAG (Movement and Transportation Advisory Group) ülések;
- A szállítási munkacsoport tervezési értekezletek bírtak.

Először csak a puszta jelenlét, majd egyre inkább a véleménynyilvánító, tájékoztató részvétel volt a követelmény.

Az IFOR/SFOR támogató tevékenység pedig nem csupán elméleti hasznú tanácskozásokat eredményezett, hanem konkrét gyakorlati tervező értekezleteket, a végrehajtásra vonatkozó döntéshozói munkára.

A munkacsoportok és bizottságok megfogalmazott követelménye: lehetőleg állandó tagok részvétele a munkában, látszólag feloldhatatlan ellentmondást eredményezett a közlekedési szolgálat azon törekvésével, hogy minél több alkalmas szakember készülhessen fel az ilyen jellegű munkára a NATO csatlakozásig. Ezt az ellentmondást a HM takarékossági intézkedése feloldotta, miszerint az ilyen értekezleteken -egyes kivételektől eltekintve - csak egy fő vehet részt. A természetesen nem helyeselhető intézkedés azt eredményezte, hogy a fluktuáció következtében szinte teljesen tapasztalatlan, ilyen jellegű előélettel nem rendelkező

emberek is kénytelenek részt venni az üléseken. Nem beszélve arról, hogy egy-egy ülés 15-20 témakört is a napirendjére tűz, amit csak az öntelt, felületes emberek tudnak még magyar nyelven is, segítség nélkül, magukra hagyva "szakértői szinten" megoldani.

Ez az elkövetkezőkben felülvizsgálatra szorul, és a hatékony munka érdekébe nem lesz szentségtörés, ha időnként két fő vesz részt az egyes üléseken.

6. A NATO katonai szabványai (STANAG-ok) átvétele, fordítása és feldolgozása az átmeneti időszakban óriási jelentőséggel bírtak.

Akkor amikor már a régi szabályzataink az átszervezések - katonai szervezetek megszűnése, az új szemlélet térhódítása - miatt már nem voltak mindenben megfelelőek, de még újak nem készültek el, nem lettek bevezetve, a STANAG-ok - főleg eljárások szabályozásában - jó iránymutatók voltak. 4 év óta a szolgálat részt vesz évente egyszer a közlekedési tárgyú STANAG-ok változásait értékelő értekezleten. A legutóbbi évben már a szabványok alakítását, formázását végző csoport munkájába is bekapcsolódtak a közlekedési szakemberek.

Hazai feldolgozása a STANAG-oknak 3 formában történik:

- Magyar nemzeti katonai szabvány készül belőle;
- Gyűjteményes ajánlásként kerül kiadásra;
- Utasításokba kerül bedolgozásra.

Legnagyobb segítséget eddig az IFOR/SFOR szállítások szervezésénél jelentette, mivel a közúti, légi és vasúti szállítások nemzetközi mérete megkövetelte bizonyos eljárások és műszaki megoldások egységes értelmezéseit.

Ilyenek voltak:

- Közúti és vasúti szállítmányok határátmenete;
- A kötözés és rögzítés szabályai;
- A rakszelvényen túlnyúló szállítmányok kezelése;
- Rakodási és anyagmozgatási módozatok átvétele stb.

Eddig a legkevésbé az új szabályzatok és utasítások átdolgozásánál kerültek figyelembe vételre a STANAG-ok előírásai, mivel a szervezeti változások folyamatossága miatt még az új szabályzatok is átmenetinek tekinthetők.

7. A NATO-nak felajánlott katonai erők alkalmassá tétele multinacionális kötelékben történő alkalmazásra a közlekedési eljárások és a közlekedési szaktechnikai eszközök vonatkozásában nagyon összetett feladat. Ez azt jelenti, hogy a közlekedési szolgálat felelős az egységek, alegységek szállításra történő felkészítéséért, a bemálházás közlekedési szaktechnikai eszközeinek biztosításáért, a rakodás és a szállítás végrehajtásáért és a csapatok utánpótlásának megszervezéséért, a kiegészítő anyagok helyszínre juttatásáért.

Az elsődleges cél az kell legyen, hogy a reagáló erők bármilyen környezetben, bármilyen hadművelet keretében önálló logisztikai képességgel rendelkezzenek.

Hogy ez a feltétel teljesüljön, a fenti csapatokat az elmúlt években folyamatosan el kellett látni korszerű rakodó- és emelőgépekkel, szállító konténerekkel, rögzítő és kötöző eszközökkel, valamint a korszerű NATO követelmények szerinti málházás és szállítás tanulmányozására alkalmas szakirodalommal.Ezek megtörténtek, a közlekedés vezető és irányító szervei pedig szimulációs rendszergyakorlaton kipróbálták a kijelölt egységek nagytávolságú szállításának lehetőségeit.

A felkészülés és felkészítés során külön témaként került kezelésre a tázai katonai célú repülőterek eszközellátása és anyagkezelési módszereinek korszerűsítése. A katonai repülőterek csak részben voltak felkészülve a nagy szállító repülőgépek fogadására és rakományainak kezelésére. Ezzel a ténnyel először az IFOR/SFOR bázis taszári létrehozása során került szembe a szolgálat. Mivel a bázis kialakításáért elsődlegesen nem az MH volt a felelős, ezért ott inkább csak tapasztalatok szerzése és a tanulságok levonása volt az alapvető magyar cél. Ezen tapasztalatok feldolgozása után jutott a szolgálat vezetése arra a következtetésre, hogy a repülőtéri katonai anyagkezelést új alapokra kell helyezni és a korszerűsítést minél gyorsabban elkezdeni, majd befejezni.

A pénzügyi keretek korlátozottsága miatt a fejlesztés még folyik, várhatóan a kívánalmak szerinti felszereltség és technológiai rendszer létrehozásának befejezése a középtávú fejlesztési ciklus végére valósul meg.

A repülőterek közlekedési infrastruktúrája is korszerűsítésre szorul. Ezek az iparvágányok, rakodók, lefejtő berendezések környezete, raktári úthálózat és szabadtéri tárolótelepek. A fejlesztéseknél a környezetvédelmi előírások kielégítése fokozott figyelmet és nagyobb bekerülési költséget jelent.

8. Az MH közlekedési szolgálata szervezeti struktúrájának és feladatrendszerének átalakítása a megváltozott körülmények függvényében

"A jó szervezeti struktúra a zavartalan működés alappillére". E névhez nem köthető szlogent a polgári üzemszervezők axiómának tekintik, amelyet sem bizonyítani, sem pedig indokolni nem kell.

A struktúra változtatás legtöbbször átmeneti zavarokat okozhat, még akkor is, ha azt a jobbítási szándék vezérli és kézzel fogható pozitív értelembe vett eredményei vannak. A szervezeti változtatások általában érdekeket sértenek, egyes személyeknél addigi jog- és hatáskörük csorbítását, másoknál pedig a növekedését, kiteljesedését eredményezheti. Olyan határterületeket érint, amelyekben általában a jobbítási szándék megragad.

Az MH közlekedési szolgálat struktúrája az elmúlt években némiképp változott. Azonban ez a változás alapvetően az MH egészének a szervezeti változásait követte és kisebb mértékben hatott a NATO kompatibilitás megteremtése felé.

Az elemzés első részéből világosan látható, hogy a feladatkör vegyes, több önálló területet egyesít. Ezáltal a legfelsőbb vezető szerveknek univerzális integráló szerepe kell, hogy legyen. A legfelső közlekedési vezető szerv koordinál hadászati-hadműveleti irányítást, közép- és csapatszintű irányító végrehajtást és csapatszintű végrehajtó tevékenységet.

Természetesen ezek a NATO elveket és gyakorlatot figyelembe véve nem férnek egy egységes keretbe, nem határozható meg mindegyik feladatrendszernek ugyanazon a vezetési szint.

A Logisztikai Főigazgatóság szervezetébe integrált Közlekedési Szolgálatfőnökség a jelenlegi vezetési szinten nem képes a hadászati-hadműveleti funkcióját maradéktalanul elvégezni. Jogosítvány, illetve jogi háttér hiányában a hadászati-hadműveleti mozgás és mozgatás tervezés és koordináció, a nemzetközi és polgári kapcsolattartás, az országos szakhatósági feladatkör csak felsőbb közreműködők segítségével (igénybevételével) realizálhatók. Ugyanakkor néhány területen (szakanyaggazdálkodás egyes területei, közlekedési műszaki tevékenység néhány részterülete) csapatszintű feladatok kerülnek végrehajtásra.

A feladatok differenciálhatók, helyükre tehetők vezetői előrelátással és a feladatrendszer kristálytiszta izolálásával.

Jelenleg a szolgálat struktúrája még csak felemás megoldásokat tükröz, ami időnként funkcionális és partnerségi zavarokat idéz elő. Ezek felszámolása a következő hónapokban - rosszabb esetben években - fog realizálódni, amely a logisztikai vezetés egyik legfontosabb feladata kell hogy legyen.

Befejezésként, összefoglalóan elmondható, hogy az erőfeszítések a NATO tagságra való felkészülés folyamatában nem voltak hiábavalók, mert a szolgálat még jelenlegi helyzetében is képes megfelelni a megfogalmazott elvárásoknak, a jobbítás lehetősége pedig elsősorban emberi akarat kérdése. Bízva az előrelátó döntések meghozatalában, az eddigi gyakorlatnak megfelelően a katonai közlekedés továbbra is egyik meghatározó területe lesz a Magyar Honvédség egészének.