

## SZEMPONTOK A KATONAI KÖZLEKEDÉSI RENDSZER VÉDELEMIGAZGATÁSI ÉS NEMZETGAZDASÁGI KAPCSOLATRENDSZERÉRŐL

### **Absztrakt:**

*A katonai mozgatás-szállítás szervezése a közlekedési rendszer jellemzői miatt a történelemben mindig arra „kényszerült”, hogy szorosan együtt működjön közlekedési hálózatok, járművek tulajdonosaival vagy üzemeltetőivel. A cikk azt elemzi, hogy milyen kapcsolatrendszerben lehet megteremteni a Magyar Honvédség (a továbbiakban: MH) szükséges és elégséges közlekedési támogatási képességét alaphelyzetben és a különleges jogrend időszakában. A kapcsolatrendszer vizsgálata védelemigazgatási és nemzetgazdasági szempontból a jogszabályi háttérre és az intézményrendszerre terjed ki. A tanulmány elemzi a védelmi célú felkészítés feltételrendszerének változásait és a várható feladatainak tartalmát.*

**Kulcs kifejezések:** mozgatás-szállítás, közlekedés, honvédelmi érdek, közlekedéspolitikai, nemzeti ügy.

### **Bevezető:**

A történelem folyamán a közlekedéspolitikában a honvédelmi érdek érvényesítése a hadseregek mozgatási és szállítási lehetőségei szempontjából meghatározó jelentőségű volt. Ezért nem lehet véletlennek tekinteni, hogy a közlekedéspolitikai és a honvédelem kapcsolatrendszerének a rendszerváltás előtt is a hadtápbiztosítás egyik központi kérdése volt<sup>2</sup>. A Varsói Szerződés felbomlását követő időszakban az anyagi-technikai biztosítással, majd a NATO-csatlakozást kö-

---

<sup>1</sup> A szerző a Nemzeti Közszolgálati Egyetem Hadtudományi és Honvédtisztképző Kar Katonai Logisztikai Intézet Műveleti Logisztikai Tanszék tanszékvezető habilitált egyetemi docense.

<sup>2</sup> A témával kapcsolatban négy szakember (ABC sorrendben: Csabai Károly, Dobó Ferenc, Generál Tibor és Szűcs László) a Magyar Tudományos Akadémia Tudományos Minősítő Bizottság javaslatára „a hadtudomány kandidátusa” tudományos fokozatot szerzett.

vető időszakban a logisztikai támogatással kapcsolatos kutatások meghatározó elemei voltak a közlekedési rendszer katonai alkalmazásával kapcsolatos történeti, „jelenkori” és jövőbeni követelményeivel foglalkozó értekezések és más publikációk.<sup>3</sup>

2006-tól egy, a későbbiekben részletezésre kerülő minisztériumi főosztály megszűnése a honvédelmi érdek és a közlekedéspolitika kutatására is kihatott. Szerencsére nem szűnt meg teljesen, mert a kritikus infrastruktúra védelmével kapcsolatos elemzések jó alkalmat teremtettek arra, hogy a kutatók a biztonsági kutatásokon keresztül a közlekedési támogatás kapcsolatrendszerével is foglalkozzanak. Lehetőséget teremtett erre a Nemzeti Közszolgálati Egyetem és az Óbudai Egyetem közösen lebonyolított TÁMOP 4.2.1.B-11/2/KMR számú, „Kritikus infrastruktúra védelmi kutatások” nevű kutatási projektje. A projekten belül egy úgynevezett „közlekedési kritikus infrastruktúra védelem” című kiemelt kutatási terület működött. A kiemelt kutatási terület kutatói két tanulmánykötet jelentettek meg, tanulmányokat, cikkeket publikáltak, konferenciákat szerveztek. Az általános közlekedési és logisztikai kritikus infrastruktúra-védelmi kérdéseken túl a kutatók foglalkoztak a közlekedési támogatás kérdéseivel is. A 2012 - 2014 közötti elemzések azonban nem tértek ki a polgári és katonai közlekedési szervek, szervezetek együttműködésére, viszont az elemzések eredményei rávilágítottak, hogy erre a területre is célszerű lenne a kutatásokat kiterjeszteni.

A cikk megírására ösztönzött az is, hogy 2016. február 16-án felkérést kaptam az MH Összhaderőnemi Parancsnokság (a továbbiakban: MH ÖHP) 1-2. számú hadműveleti-harcászati kérdéseket tanulmányozó csoportjának foglalkozásán, hogy „A csapatmozgásokat támogató logisztikai rendszer felépítése, fenntarthatósága (a nemzetgazdaságot is beleértve) béke- és különleges jogrend időszakában” címmel előadást tartsak. A téma nem volt teljesen új számomra, hiszen 2006-ig fő kutatási területem volt a honvédelmi érdekek érvényesítési lehetőségei a közlekedéspolitikában. Az előadás megtartása ennek ellenére komoly kihívást jelentett, a jogszabályok és a szakirodalom tanulmányozása nem bizonyult elégségesnek. Az előadás és a majdani cikk megírása érdekében széleskörű konzultációkat

---

<sup>3</sup> Ezzel kapcsolatban, a teljességre való törekvés igénye nélkül a szerzők ABC sorrendjében ajánlom az olvasók és a leendő kutatók figyelmébe Báthy Sándor, Duchaj István, Eszenyi Imre, Fábos Róbert, Horváth Attila, Németh Ernő, Szászi Gábor, Tóth Bálin és Szűcs László értekezéseit, közleményeit (lásd bővebben a felhasznált irodalomban megjelenített publikációkat).

folytattam a különböző kormányzati, belügyi és honvédelmi szervek vezetőivel.<sup>4</sup>

## 1. Alapvetések

A hadtudományi törvényszerűségek, a stratégiai, hadműveleti és harcászati szintű műveletek tapasztalatai azt bizonyítják, hogy a haderő mozgatásához a saját mozgásképességen és irányítási rendszeren kívül mindig is szükség volt az együttműködésre a szövetséges és hazai kormányzati szervekkel, katonai szervezetekkel, polgári hatóságokkal, valamint a közlekedési rendszer – hálózati és irányítási rendszerek, járművek, vállalkozások, járművek tulajdonosai, hatósági és más polgári szervek – szereplőivel.

Ezt az alapvető törvényszerűséget a 20-21. századi magyar katonai szabályzatok és doktrínák mindig is figyelembe vették. Ezzel kapcsolatban a jelenleg hatályos, 2015-ben kiadott Összhaderőnemi Logisztikai Támogatási Doktrína az alábbiak szerint fogalmaz: *„...közlekedési támogatást a katonai és polgári közlekedési szervek a katonai közlekedési szükségletek kielégítéséért és a közlekedési folyamatok fenntartása érdekében, országhatáron belül vagy kívül, egységes elgondolás és terv alapján végzik”*<sup>5</sup>

A doktrinális és szabályzási háttér szükséges, de távolról sem elégséges feltétele a közlekedési rendszer katonai igénybevételeinek.

A haderő szervezetén és eszközrendszerén kívül eső, külső képességtől való függést nem csupán a haderő nagysága és szervezeti jellemzői határozzák meg, hanem arra komoly befolyást gyakorolnak

---

<sup>4</sup> A téma sokrétűségét és bonyolultságát jelzi az, hogy hány szervezet képviselőivel folytattam konzultációt, amelyet érdemes felsorolni: a Miniszterelnöki Kabinetiroda belbiztonsági miniszterelnöki megbízott munkatársával (Ha ő dr. Bakondi György, akkor ő a miniszterelnök belbiztonsági főtanácsadója. – Szerk.), az Országos Rendőr-főkapitányság, az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, a Honvédelmi Minisztérium Védelmi Hivatal, a Honvéd Vezérkar Hadműveleti Csoportfőnökség, a Honvéd Vezérkar Logisztikai Csoportfőnökség, az MH Logisztikai Központ és az MH Katonai Közlekedési Központ szakembereivel, akiknek ezúton is köszönetet mondok a rendkívül hasznos segítségükért.

<sup>5</sup> Ált/217 Magyar Honvédség Összhaderőnemi Logisztikai Támogatás Doktrína. 3. kiadás. MH DOSZFT kód: LOGD 4 (3). Magyar Honvédség kiadványa. Budapest, 2015. 5-15 p. /A továbbiakban: LOGD 4 (3)/

a közlekedési rendszer jellemzői is. Ezzel kapcsolatban a következő szempontokat célszerű vizsgálni:

- a közlekedési infrastruktúra fejlettsége;
- a közlekedési infrastruktúra sűrűsége;
- a közlekedési alágazatok részesedése a közlekedési munkamegosztásból;
- közlekedési hálózatok teljesítőképessége;
- a járműállomány összetétele, mennyiségi és minőségi jellemzői;
- a rombolások, a helyreállítás és rövidebb - hosszabb időre kiesett hálózati szakaszok, elemek megkerülési lehetőségei;
- az ország (hadszintér) természetföldrajzi – tengerpartok, tengeri kijáratok, domborzati, vízrajzi – viszonyai;
- a haderő felvonulási, a stratégiai és hadműveleti készletek szétbontakoztatási és utánpótlási lehetőségei;
- a várható szövetségi katonai együttműködés méretei és tartalma;
- a haderő felkészítésének tárgya és tartalma;
- a védelmi ipari centrumok elhelyezkedése és szállítási igényei;
- az ország (hadszintér) településhálózata;
- a közlekedési rendszer védelmi felkészítésének intézményi háttere;
- a közlekedési rendszer védelmi felkészítésének szabályozása.

Az alapvetések között feltétlenül ki kell emelni, hogy a honvédelmet nemzeti ügyként kell kezelni. Ezt a jelenleg is hatályos 2011. évi CXIII. törvény a honvédelemről és a Magyar Honvédségről, valamint a különleges jogrendben bevezethető intézkedésekről 1.§-a rögzíti is.

A közlekedéspolitikában a honvédelmi érdekek érvényesítése békeidőszakban egyrészt a Magyar Honvédség működtetésével, kiképzésével, nemzetközi szerepvállalásával, a befogadó nemzeti támogatással kapcsolatos közlekedési támogatási feladatok feltételrendsze-

rének biztosítására irányul. A XX. századi világháborúk és a helyi fegyveres konfliktusok tapasztalatai egyértelműen bizonyítják, hogy a közlekedési hálózatok jelentős korrekciójára a járműállomány mennyiségi és minőségi fejlesztésében a háborút megelőző közvetlen időszakban sincs már mód. Ezért a közlekedési rendszer védelmi felkészítésével kapcsolatos feladatok döntő hányadát a különleges jogrend bevezetése után már késő elvégezni, az ezzel kapcsolatos feladatokat a békeidőszakban kell végrehajtani.

A védelmi felkészítéssel összefüggő teendőket a honvédelmi igazgatás rendszerébe kell integrálni, amely messze túlnyúlik a Honvédelmi Minisztérium és a Magyar Honvédség keretein.

A honvédelmi igazgatással kapcsolatban egyet kell érteni Lakatos Lászlóval és Varga Attila Ferencsel abban, hogy a honvédelmi igazgatást az egész társadalomra ható szakigazgatási tevékenységnek kell felfogni. A honvédelmi igazgatás kiterjed a közigazgatási intézményrendszerre, a polgári és rendvédelmi szervekre, a gazdasági szereplőkre és a honvédelmi kötelezettség rendszerén keresztül az állampolgárokra is.<sup>6</sup>

A honvédelmi igazgatás rendszere folyamatos változik, a szabályozásának és intézményi hátterének igazodnia kell a biztonsági kihívásokhoz, például a hibrid-hadviselés megjelenése óta kialakult új típusú fenyegetésekre.<sup>7</sup> A honvédelmi igazgatás rendszere természetesen illeszkedik az ország közjogi berendezkedéséhez, struktúrájához. Közjogi alapja és nemzetközi vonatkozásai szervesen kapcsolódnak Magyarország Alaptörvényéhez a nemzetbiztonsággal, a honvédelemmel és a katasztrófavédelemmel összefüggő jogszabályokhoz, stratégiákhoz. A honvédelmi igazgatáson belül megkülönböztetünk belső és külső – ágazaton kívüli – igazgatási tevékenységet.<sup>8</sup> Így a haderő mozgatásával és szállításával kapcsolatos igényeket is belső és külső kapcsolatrendszerben lehet kielégíteni.

---

<sup>6</sup> Lakatos László – Varga Attila Ferenc: A magyar honvédelmi igazgatás. In.: Farkas Ádám, Kádár Pál (szerk). Magyarország katonai védelmének közjogi alapjai. Zrínyi Kiadó, Budapest, 2016. pp. 159-211.

<sup>7</sup> Kádár Pál: A Magyar Honvédség irányításának és felsőszintű vezetésének kortárs rendszere és aktuális kihívásai. In.: Farkas Ádám, Kádár Pál (szerk). Magyarország katonai védelmének közjogi alapjai. Zrínyi Kiadó, Budapest, 2016. pp. 212-244.

<sup>8</sup> Erről a kérdésről lásd bővebben, Lakatos László – Varga Attila Ferenc: i.m. (2016).

## 2. A közlekedéspolitikával kapcsolatos honvédelmi érdekek külső kapcsolatrendszere, történeti előzményei

### 2.1. A rendszerváltozást megelőző időszak

A belső kapcsolatrendszer történeti elemzésére terjedelmi okokból nincs mód, amely nem is illeszkedne szervesen a cikk tartalmához. A külső kapcsolatrendszer történeti előzményeinek felvázolásában a két világháború közötti időszakig érdemes visszatekinteni. A trianoni békeszerződés alapvetően megváltoztatta a magyar közlekedési rendszer szerkezetét. A békediktátum katonai határozatai a mozgósítási előkészületek és a vezérkar működésének tilalmával elvileg egyenesen lehetetlenné tették volna a közlekedésügyben a honvédelmi érdekek érvényesítését. Ennek ellenére, az 1920-as évek elejétől kiépült a honvédelmi tárca a rejtetten működő vezérkarral az országos és helyi közlekedési szervezetekkel, vállalatokkal együttműködésben. A rejtett haderőfejlesztés időszakában az ország közvetlen katonai ellenőrzésének megszűnése után a magyar katonai stratégia egyik alapvetése volt a hadsereg gyors felvonulása, amellyel egy rövid ideig ellensúlyozni lehetett a szomszédos kivant országok – Csehszlovákia, Románia és Jugoszlávia – nyomasztó erőfölényét. Ennek megvalósításához jelentős közlekedési hálózat-fejlesztésekre volt szükség, a vasút- és közútfelújítási tervek elkészítésénél maximálisan figyelembe vették a Magyar Királyi Honvédség igényeit. A gazdasági világválság elhúzódó hatásai miatt a tervek megvalósítására valójában csak az 1938-ban meghirdetett úgynevezett „győri program” keretében nyílt mód. Az összességében egy milliárd pengő értékű ötéves programból 216 millió pengőt közvetlenül a közlekedési hálózat fejlesztésére irányozták elő.<sup>9</sup>

A szovjet befolyás közép-európai kiterjesztése után a közép-európai államszocialista berendezkedésű országokkal a Szovjetunió két- és többoldalú nemzetközi szerződésekkel szabályozta a katonai érdekekkel kapcsolatos követelményeit. A Varsói Szerződés (a továbbiakban: VSZ) megalakulása után szabályozottabbá vált a szövetségi keret, a honvédelmi érdekérvényesítése szervesen integrálódott az állami tervgazdálkodás rendszerébe. A szövetségi katonai követelményeket a VSZ Egyesített Fegyveres Erők Törzse határozta meg és ellenőrizte azok teljesülését. Az Egyesített Fegyveres Erők

---

<sup>9</sup> Horváth Attila: A hadszíntér előkészítés közlekedésügyi összefüggései a két világháború között. *Hadtudományi Tájékoztató* 2002, 3. szám pp. 65-86.

Törzs igényeit és követelményeit, kiegészítve a Magyar Néphadsereg igényeivel és katonai követelményeivel, a Honvédelmi Minisztérium és a Magyar Néphadsereg Vezérkara fogalmazta meg. A rövidtávú (éves), a középtávú (három, ötéves) népgazdasági tervekben és a hosszútávú fejlesztési stratégiákban a közlekedéspolitikai honvédelmi érdekek érvényesítésében meghatározó koordinációs szerepe volt az Országos Tervhivatalnak. Fontos szereplők voltak még a Közlekedési- és Postaügyi Minisztérium, illetve az állami tulajdonú közlekedési „társaságok”, például a TEFU, majd a Volán vállalatok és a Magyar Államvasút is.<sup>10</sup> A közlekedési kérdések fontosságát jelzi az is, olyan eset nem fordulhatott elő, hogy a honvédelmi tárca kijelölt szakemberei ne vettek volna részt a hosszabb távú közlekedéspolitikai fejlesztési stratégiák kialakításában. Így történt ez az 1968-as úgynevezett új gazdasági mechanizmushoz kapcsolódó, szintén 1968-as Közlekedéspolitikai Konceptió kidolgozásakor<sup>11</sup> és az 1971-es Országos Település-fejlesztési Konceptió<sup>12</sup> kialakításakor is. A korszak katonai felfogásának jellemzésére nem túlzás kijelenteni, hogy hadászati szinten olyan felfogás uralkodott, hogy akár alkuk árán is ki kell használni a fejlesztési lehetőségeket.

## 2.2. A rendszerváltás utáni időszak

A rendszerváltást követő időszakban Magyarországon a belső és külső változásoknak köszönhetően gyökeresen megváltozott a honvédelmi igazgatás feltételrendszere és jogszabályi környezete is. A VSZ 1991-es tényleges megszűnése gyakorlatilag a kétpólusú világrendszer végét is jelentette. 1989-ben Magyarország államformája Népköztársaságról Köztársaságra változott, és megkezdődött a piacgazdaságon alapuló többpárti demokratikus rendszer kiépítése. Az államszocialista intézményrendszer lebontása és átalakítása a honvédelmi igazgatás rendszerének a teljes gyökeres átalakítását eredményezte, amely hatott a közlekedéspolitikában érvényesítendő honvédelmi érdekekre is. Védelemgazdasági szempontból a rendszerváltástól eltelt időszakot Szenes Zoltán három időszakra bontja. Véle-

---

<sup>10</sup> Erről a kérdésről lásd bővebben: Generál Tibor: A hadszíntérelőkészítés közlekedési vonatkozásai, különös tekintettel a vasúti és közúti hálózat, valamint a járműpark fejlesztésére. Kandidátusi értekezés, Budapest, 1971., Báthly Sándor: Az ország területe védelmi célú logisztikai előkészítése, különös tekintettel a közlekedési hálózatra. Hadtudományi Tájékoztató 2002, 3. szám pp. 131-142. és Szászi Gábor: A közlekedéspolitika és a honvédelem kapcsolatának sajátosságai a II. világháború befejezésétől az ezredfordulóig – különös tekintettel a vasúti közlekedésre. Kézirat. In.: Horváth Attila (szerk). 51 év a katonai logisztika szolgálatában. Tanulmánykötet. Nemzeti Közszolgálati Egyetem. 16 p.

<sup>11</sup> Szászi Gábor: i.m. kézirat.

<sup>12</sup> Generál Tibor: i.m. (1971) pp. 25-75.

ménye szerint az első időszak a rendszerváltás utáni évektől az euroatlanti szervezeti tagságok elnyerésig tartott, a második időszak a szervezeti integráció befejezésétől a 2010 utáni úgynevezett rendszerváltást befejező, új törvényalkotásig tartott, amely szakasz jelenleg is folytatódik.<sup>13</sup>

Az egyik legnagyobb hatású szervezeti változást az 1947-ben létrehozott Országos Terhivatal 1990-es megszüntetése jelentette. Feladat- és hatáskörét a Pénzügyminisztérium vette át.<sup>14</sup> A közlekedéssel kapcsolatos honvédelmi kérdésekben a honvédelmi tárcának a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztériummal kellett egyeztetnie. A rendszerváltozást követően a kormányzati struktúra változásaihoz igazodott a közlekedési rendszer védelmi felkészítésének minisztériumi koordinálása és felügyelete. Ez alól kivételt képezett az a viszonylag rövid időszak (1998-1999.), amikor a Miniszterelnöki Hivatalban megalakították és működtették a Biztonság- és Védelempolitikai Koordinációs Titkárságot. A szervezet a miniszterelnök nemzetbiztonsági főtanácsadójának, Gyuricza Bélának – aki egyben a Miniszterelnöki Hivatal politikai államtitkára is volt – vezetésével alakult meg.<sup>15</sup> A titkárság működésével kapcsolatban Medveczky Mihály óvatosan fogalmaz: *„Több szakértő véleménye alapján a védelmi igazgatási szakma szempontjából – a gazdaságfelkészítés szempontjából kiváltképp – ez a munkamegosztás volt a legkedvezőbb.”*<sup>16</sup>

Mivel Medveczky Mihály véleményét az óvatos jelzővel minősítettem, nem kerülhetem meg, hogy ezzel kapcsolatban a saját véleményemet kifejtsem. Abban az esetben, ha a gazdasági tárca státútumába a közlekedési rendszer nem tartozik bele, a védelmi felkészítés egységes értelmezésének az elve sérülhet. A jelenlegi helyzetben nem az energetikai és a közlekedési szektor, nem a nemzetgazdasági miniszter, hanem a nemzeti fejlesztési miniszter irányítja. Egy ha-

---

<sup>13</sup> Szenes Zoltán: A védelemgazdaság helyzete Magyarországon. Katonai Logisztika 23. évfolyam, 2. szám, 2015. pp. 5-52. URL cím: <https://drive.google.com/file/d/0B2IT5sLzLGdDUHFPbDZjMIBVX1U/view> (letöltve: 2016. március 8.).

<sup>14</sup> Medveczky Mihály: MKJHT Vélemények a katonai jog világából. A Magyar Katonai Jogi és Hadijogi Társaság közleménye. Budapest, 2015/1. szám. ISSN: 2416-1365. URL cím: <http://www.hadijog.hu/wp-content/uploads/2015/06/2015-1-Medveczky.pdf> (letöltve: 2016. május 12.).

<sup>15</sup> Baán Mihály – Bors István – Csiffáry Tamás – Hári László – Kocsis Lajos – Szentés László: Magyarország védelmi igazgatása a közigazgatás új környezetében. Zrínyi Kiadó, Budapest, 2014. pp. 24-25.

<sup>16</sup> Medveczky Mihály: i.m. (2015) 10. p.

sonló államtitkárság felállításának szükségességét szakmailag alátámaszthatná a biztonság megváltozott értelmezése, az új típusú kockázatok megjelenése, és a létfontosságú rendszerek védelmének koordinálása is.

A Biztonság- és Védelempolitikai Koordinációs Titkárság megszűnését követően a közlekedési rendszer polgári felügyelete a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztériumba került, amelynek elnevezése 2000. június 1-jétől Közlekedési és Vízügyi Minisztériumra változott. 2002-ben létrejött az integrált Gazdasági és Közlekedési Minisztérium, amelyben a gazdaságmozgósítási kérdésekért a tárca Védelemkoordinációs Főosztálya volt a felelős. A főosztály működésének eredményességét bizonyítja, hogy működésük megkezdése után viszonylag rövid idő alatt kidolgozták a Honvédelmi Minisztériummal és más tárcaikkal együttműködésben a 131/2003. (VIII. 22) Korm. rendeletet a nemzetgazdaság védelmi felkészítése és mozgósítása feladatai végrehajtásának szabályozásáról, valamint a 176/2003. (X.28.) Korm. rendeletet a befogadó nemzeti támogatás tárgyában. A főosztály vezetésének és munkatársainak hozzáértését jól szemlélteti, hogy a 2004-ben elfogadott honvédelemről szóló törvény végrehajtási utasításának 2006-os megjelenése után hozzákezdtek a 131/2003. (VIII. 22) Korm. rendelet módosításának.<sup>17</sup>

A főosztály ezt az előkészítést már nem tudta befejezni, mert a szervezetet 2006. július 1-jei hatállyal megszüntették, az utódszervezet érdekérvényesítő képessége a Gazdasági és Közlekedésügyi Minisztériumban jóval kisebb lett. Nem túlzás azt kijelenteni, hogy a főosztály megszüntetése a honvédelmi érdek érvényesítésének „sérülése” mellett károsan hatott a kritikus infrastruktúra-védelem szemléletének elterjedésére is.<sup>18</sup> A főosztály megszüntetése azt a rossz felfogás elterjedését is jelentette, hogy az ország biztonságát az euro-atlanti intézményekhez való csatlakozásunk eleve garantálja. Így az ezredfordulót követő évtizedben méltatlanul háttérbe szorult az országvédelem klasszikusnak számító problémáira való válaszkérés is.

1990-ben a rendszerváltás kapcsán a Honvédelmi Minisztérium szervezetében is jelentős változások történtek. A piacgazdasági vi-

---

<sup>17</sup> Medveczky Mihály: i.m. (2015) pp. 8-12.

<sup>18</sup> Horváth Attila: A kritikus infrastruktúra védelem komplex értelmezésének szükségessége. In.: Horváth Attila (szerk). Fejezetek a kritikus infrastruktúra védelemből – kiemelten a közlekedési alrendszer. I. Tanulmánykötet. Magyar Hadtudományi Társaság, Budapest, 2013. pp. 25-48.

szonyok közötti gazdaságmozgósítás – beleértve a közlekedési rendszer honvédelmi célú igénybevételét is – tervezése és koordinálása teljesen új szemléletmódot és megközelítést igényelt. Szükség volt egy olyan szervezetre, amely a megváltozott kormányzati és közigazgatási viszonyok között kialakította az együttműködés kereteit az érintett tárcákkal, országos hatáskörű és önkormányzati szervekkel. Ezért 1990. szeptember 1-jén megalakították a Védelmi Koordinációs Irodát, amelynek egyik alapvető feladata volt a védelmi felkészítés koordinálása.<sup>19</sup>

A védelemigazgatás szerepének felértékelődését jelezte az is, hogy a Védelmi Koordinációs Iroda bázisán, annak jogutódként a honvédelmi miniszter 1995. július 1-jei hatállyal megalapította a Honvédelmi Minisztérium Védelmi Hivatalát.<sup>20</sup> A hivatal feladat- és hatásköre a Biztonság- és Védelempolitikai Koordinációs Titkárság működésének rövid ideje alatt értelemszerűen változott. A délszláv háborút lezáró úgynevezett Dayton-i Szerződés eredményeként Magyarország a befogadó nemzeti támogatással kapcsolatos feladatrendszerrel korábban szembesült, mint ahogy hazánk a NATO teljes jogú tagja lett. A befogadó nemzeti támogatás közlekedési szakfeladatainak koordinálásában a Védelmi Hivatalnak kiemelt feladata volt, és a jogutód intézmény ezt a feladatrendszert át is vette.<sup>21</sup>

### 2.3. A jelenlegi helyzet

2010 után a közlekedési támogatás külső kapcsolatrendszerének szabályozási és intézményi háttere gyökeresen átalakult. Szenes Zoltán már hivatkozott tanulmányában utalt arra, hogy a 2010-es kormányváltás a védelmi igazgatás, így a védelmi felkészítés teljes jogszabályi hátterét átalakította. Az alábbi törvények és jogszabályok határozzák meg a közlekedési rendszer védelmi célú felkészítését:

- Magyarország Alaptörvénye;
- a 2011. évi CXIII. törvény a honvédelemről és a Magyar Honvédségről, valamint a különleges jogrendben bevezethető intézkedésekről;
- a 2011. évi CXXVIII. törvény a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról;

---

<sup>19</sup> Baán Mihály et.al: i.m. 2014. pp. 16-21.

<sup>20</sup> Uo. pp. 22-23.

<sup>21</sup> A 1312/2016. (VI.13.) Korm. határozat a HM Védelmi Hivatalt megszüntette. Jogutód intézménye a HM Védelemigazgatási Főosztály.

- Magyarország Nemzeti Biztonsági Stratégiája,<sup>22</sup>
- Magyarország Nemzeti Katonai Stratégiája;<sup>23</sup>
- A tárgykörben hozott kormányrendeletek, határozatok és ágazati miniszteri rendeletek.

A felsorolt jogszabályokban a Magyarország Alaptörvényéből kiindulva a kor biztonsági kihívásai, kormányzati, közigazgatási helyzete megváltoztatta a minősített időszakok tartalmát, és bevezette az úgynevezett különlegesjogrend fogalmát és tartalmát.<sup>24</sup> Magyarország Alaptörvénye, illetve a 2011-ben elfogadott honvédelmi és katasztrófavédelmi törvények a következő különleges jogrendi helyzeteket nevesítik: rendkívüli állapot, szükségállapot, megelőző védelmi helyzet, váratlan támadás és veszélyhelyzet.<sup>25</sup> A veszélyhelyzetre vonatkozó rendelkezéseket a honvédelmi törvény nem nevesíti, hanem azt a katasztrófavédelemről szóló törvény szabályozza, így 2011-től a honvédelmi típusú különleges jogrendi eseteket elkülönítve szabályozzák.<sup>26</sup>

A jelenleg is hatályos, többször módosított 131/2003. (VIII. 22) Korm. rendeletre visszatérve, ez a jogszabály volt az első, amely a nemzetgazdaság szektorainak védelmi felkészítését átfogó módon egyesítve, kormányrendeletben integráltan kezelte. A rendelet szöveges része és tervezési táblázatai jelenleg is hasznos iránymutatást adnak az ország védelmi felkészítésére.<sup>27</sup> A módosítások azonban teljes mértékig nem tudják követni a honvédelmi igazgatás szabályozási és intézményrendszerében 2010-től bekövetkezett változásokat. Az új rendelet megalkotásával azonban a jelenlegi helyzetben célszerű megvárni a tervezett Nemzetbiztonsági és Katonai Stratégiák, valamint az új honvédelemről szóló törvény elfogadását. Amennyiben a stratégiaalkotás és a törvénykezés három, négy éven belül nem fejeződik be, akkor viszont célszerű lenne egy hasonló integrált kormány-

<sup>22</sup> Lásd bővebben: 1035/2012. (II. 21.) Korm. határozata

<sup>23</sup> Lásd bővebben: 1656/2012. (XII. 20.) Korm. határozat.

<sup>24</sup> Farkas Ádám – Kádár Pál: A különleges jogrendi szabályozás fejlődése és katonai védelmi vonatkozásai. In.: Farkas Ádám, Kádár Pál (szerk). Magyarország katonai védelmének közjogi alapjai. Zrínyi Kiadó, Budapest, 2016. pp. 275-313.

<sup>25</sup> Lakatos László: A különleges jogrend és a honvédelem szabályozása MTA Law Working Papers. 2014/49. 12 p. URL cím: [http://jog.tk.mta.hu/uploads/files/mtalwp/2014\\_49\\_Lakatos.pdf](http://jog.tk.mta.hu/uploads/files/mtalwp/2014_49_Lakatos.pdf) (letöltés: 2016. 01.01).

<sup>26</sup> Farkas Ádám – Kádár Pál: i.m. (2016).

<sup>27</sup> 131/2003 (VIII.22.) Korm. rendelet. A nemzetgazdaság védelmi felkészítése és mozgósítás feladatai végrehajtásának szabályozásáról.

rendelet kidolgozása és elfogadása. Ezt szakmailag indokolná a teljesen megváltozott jogszabályi környezet, a védelmi felkészítés helyzete. A jogszabályokhoz és az intézményi háttérhez igazodva pontosítani lehetne a védelmi felkészítés rendszerét.

A kormány 2013-ban rendeletben írta elő a Honvédelmi Igazgatási Koordinációs Tárcaközi Munkacsoport (a továbbiakban HIKOM) felállítását és működtetését.<sup>28</sup> A testület alapvető feladata a honvédelmi típusú különleges jogrendben döntések előkészítése a Honvédelmi Tanács, a Kormány és az illetékes miniszter részére. A különleges jogrendre való felkészülés időszakában a HIKOM végzi a tárcaközi, valamint a polgári – katonai – rendvédelmi ágazatok, szervezetek közötti szakmai egyeztetést. Az ezzel kapcsolatos részfeladatok – egyebek mellett – kiterjednek a nemzetgazdaság védelmi célú felkészítésével kapcsolatos döntések előkészítésére és szakmai koordinációjára, valamint a befogadó nemzeti támogatás igényeinek kielégítésével kapcsolatos tárcaközi egyeztetésre és tervezésre.<sup>29</sup>

A 2011-ben elfogadott, honvédelemről szóló törvény következőképpen ad iránymutatást az ágazati felkészítés tervezésére és szervezésére: „Felhatalmazást kapnak a miniszterek, hogy feladatkörükben eljárva a honvédelemért felelős miniszterrel egyetértésben, rendeletben határozzák meg ágazatuk honvédelmi feladatait, valamint az országos jelentőségű termelési, ellátási szolgáltatások, az infrastrukturális hálózatok előkészítésének és igénybevételeének anyagi jogi szabályait.”<sup>30</sup> A honvédelmi törvény végrehajtási rendelete egyrészt felhatalmazza a honvédelmi minisztert, hogy a Kormány által meghatározott rendben ellenőrizze a honvédelmi feladatok végrehajtását.<sup>31</sup> Másrészt „Az ellenőrzést a HM védelmi igazgatási feladatokat ellátó szervezeti egységének vezetője által kijelölt bizottság végzi a központi államigazgatási szervek bevonásával. Ennek keretében vizsgálja és értékeli” a honvédelmi felkészítés intézkedés terveit is.<sup>32</sup> A törvényi

---

<sup>28</sup> 1525/2013. (VIII. 12.) Korm. határozat a Honvédelmi Igazgatási Koordinációs Tárcaközi Munkacsoport létrehozásáról, valamint szervezeti és működési rendjének meghatározásáról.

<sup>29</sup> Uo. A HIKOM vezetőjét a honvédelmi miniszter jelöli ki, tagjai a különleges jogrendre való felkészülésben érintett miniszterek által kijelölt személyek, valamint az országos hatáskörű rendészeti, rendvédelmi szervek vezetői által kijelölt szolgálati személyek.

<sup>30</sup> Lásd Hvt. 2011.81§. (3).

<sup>31</sup> 290/2011. (XII.22.) Korm. rendelet. A honvédelemről, valamint a különleges jogrendben bevezető intézkedésekről szóló 2011. évi CXIII törvény egyes rendelkezéseiről (Hvt. Vhr.) 25§.

<sup>32</sup> Uo. 25.§. (2) b).

felhatalmazás és a jogszabályi előírás alapján a HM Védelemigazgatási Főosztály kidolgozta az ágazatai intézkedések formai és tartalmi követelményeit. A Honvédelmi Intézkedési Terv Tartalma következő:<sup>33</sup>

- személyi és anyagi erőforrások;
- irányítás és vezetés rendje;
- kapcsolattartás és jelentések rendje;
- a munkacsoportok és jelentések készenlétbe helyezése;
- ügyeleti szolgálatok működési rendje;
- riasztás, kapcsolattartás rendje;
- az egyéni védőeszközökkel való ellátás rendje;
- a munkacsoportok alkalmazásának rendje;
- pihentetés és váltás rendje;
- az objektumok védelme.

A megadott szempontok alapján a nemzeti fejlesztési miniszter 2014-ben rendeletben szabályozta a közlekedési és energetikai szervek honvédelmi feladatait. A rendelet a feladatok tartalmát a honvédelmi törvény előírásaiban megfogalmazottakkal összhangban határozza meg. A különleges jogrendre való áttérés érdekében az alábbi szervezeteket jelölte ki honvédelmi intézkedési terv készítésére és vonta be az úgynevezett meghagyásba:

- VPE Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft.;
- MÁV Magyar Államvasutak Zrt.;
- Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt.;
- HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat Zrt.;
- Nemzeti Közlekedési Hatóság (a honvédelmi intézkedési terv elkészítésére kötelezett, de a meghagyásba nincs bevonva).<sup>34</sup>

---

<sup>33</sup> A Honvédelmi Intézkedési Terv tartalmának megismeréséért köszönetet mondanok a HM Védelemigazgatási Főosztályon szolgálatot teljesítő Bors István ezredes úrnak.

<sup>34</sup> 22/2014. (IV.18.) NFM rendelet a közlekedési és energetikai szervek honvédelmi feladatairól. A honvédelmi intézkedési terv kidolgozására kötelezettek és a meghagyásba bevontak körét a rendelet 1. és 3. melléklete nevesíti.

A közlekedési ügyekben járatos szakembereknek feltűnhet, hogy két közlekedési ágazat, a közúti és a vízi közlekedés nem érintett sem a honvédelmi intézkedési terv kidolgozásában, sem a meghagyásban, pedig például, a Magyar Közút Nonprofit Zrt. honvédelmi felkészítésének szabályozottsága kulcsfontosságú kérdés. A kutatásaim során azt a választ kaptam, hogy a jelenleg hatályos honvédelmi törvény már idézett 81.§. (3)-e nem elrendelő megfogalmazásban rögzíti a védelmi célú felkészítéssel kapcsolatos tervezési és szervezési feladatokat. Ezzel kapcsolatban fontosnak tartom azt a véleményt kijelenteni, hogy a honvédelmi felkészítés nem lehet jogértelmezési és jogfilozófiai viták tárgya. A védelmi felkészítést, a különleges jogrendre való áttérés feltételrendszerét szintén nem veszélyeztethetik személyes és szervezeti érdekek. Az ágazati szabályzókat nem lehet merev rendszerként tekinteni, erre a védelmi felkészítés ágazati feladatait szabályozó éves kormányhatározatok fel is hívják a miniszterek figyelmét.<sup>35</sup>

A védelmi felkészítés helyzetének felmérésében és a feladatok meghatározásában jelentős szerepe van a honvédelmi miniszter tárgykörben készített éves jelentésének. Szintén a honvédelmi miniszter készít előterjesztést a soron következő év védelmi felkészítés feladatairól, amelyet a kormány – 2010-et követően – nyílt határozatban fogad el.

## **2.4. Reagálás a biztonságpolitikai kihívásokra**

A NATO-ban a Krím-félsziget elcsatolása, az Ukrajna keleti részén zajló polgárháború és az Iszlám Állam nevű terrorszervezet megerősödése óta a kollektív védelem szerepe felértékelődött, amelyet a szövetség a Walesben 2014-ben tartott Csúcsértekezletén deklarált is.<sup>36</sup> A NATO szemszögéből vizsgálva nem túlzás kijelenteni, hogy az azóta eltelt időszakban a geopolitikai helyzet rosszabb lett. Ennek bizonyítására elég, ha a közel-keleten a biztonsági helyzetet vesszük figyelembe, vagy az orosz katonai fenyegetésre gondolunk. A szövetség számára a Washingtoni Szerződés IV. és V. cikkelye még inkább fontosabbá vált. A walesi NATO-csúcs hatásait Szenes Zoltán egy szellemes főcímű („Új bor a régi palackban”) tanulmányában értékelte. A bor-hasonlatnál maradva a jelenlegi helyzet kezeléséhez elő kellene venni az 1970-80-as években palackozottakat, vagyis a hidegháborúban alkalmazott módszereket. A megváltozott biztonsági

---

<sup>35</sup> 1552/2015. (VIII.7.) Korm. határozat a védelmi felkészítés egyes kérdéseiről.

<sup>36</sup> Szenes Zoltán: Új bor régi palackban? A walesi NATO-csúcs. Hadtudomány. 2014 3-4. szám. pp. 3-21.

kihívásokra a NATO katonai értelemben is reagált. Olyan új fogalmakat vezettek be, vagy a korábban alkalmazott kategóriák tartalmát változtatták meg, mint:

- Készenléti Cselekvési Terv (Readiness Action Plan - RAP);
- Nagyon Magas Készültségű Összhaderőnemi Harci Kötelék (Very High Readiness Joint Task Force – VJTF);
- NATO Reagálású Erő (NATO Response Force – NRF);
- NATO Erők Integrációs Egysége (NATO Force Integration Unit - NFIU);
- Erők fogadása, állomásoztatása, mozgatása és integrálása (Reception, Staging and Onward Movement and Integration – RSOMI).

Mindezen változások miatt a jövőben valószínűleg át kell értékelni például a befogadó nemzeti támogatás közlekedési szakfeladatait. Arra kell számítani, hogy a korábbiaktól eltérő követelmények figyelembevételével kell majd biztosítani a szövetséges erő átvonulását vagy beérkeztetését. Az átvonuló és beérkező erők mozgásának egyformán lehet kiképzési, erődemonstrációs célja, vagy végrehajthatják egy válságkezelő művelet sikere érdekében is. Mindez új gondolkodásmódot igényel a közlekedési rendszer szereplőitől, a honvédelmi és rendészeti szervektől is.

A változások várhatóan olyan mértékűek lesznek, hogy a Nemzeti Közszolgálati Egyetem Katonai Logisztikai Intézet Műveleti Logisztikai Tanszékén oktatott tankönyvi tételt – miszerint a befogadó nemzeti támogatás közlekedési szakfeladatait a polgári forgalom jelentős zavarása nélkül kell végrehajtani – felül kell majd vizsgálni.

Paradox módon, a változó szövetségi követelmények a különleges jogrendre való védelmi célú felkészítés helyzetét is javíthatják. A különleges jogrendre való felkészítés jogi értelemben a gazdasági és anyagi szolgáltatási kötelezettség körébe tartozik.<sup>37</sup> Fontos megjegyezni, hogy a 2011-ben elfogadott hatályos honvédelmi törvény felhatalmazást ad a közlekedési alágazatok járművei mozgásának területi és időbeni korlátozására. A törvény rendelkezik továbbá a katonai szállítások feltételeinek megteremtése érdekében az állomások, a kikötők, a repülőterek igénybevételének elrendelésére, illetve a járművek igénybevételére az úgynevezett közlekedési szolgáltatás tel-

---

<sup>37</sup> Hvt. 2011. 13.§

jesítése érdekében.<sup>38</sup> A törvényi szabályozás tehát kiterjed a teljes közlekedési rendszerre, és lehetővé teszi a hadiforgalom bevezetését is.

A közlekedési rendszer ilyen értelemben, ahogy arra már a korábbiakban utaltam, sokszereplős, ide lehet sorolni a felügyeleti szerveket, hatóságokat, a pályák, terminálok és irányítási rendszerek tulajdonosait, üzemeltetőit, valamint a járműtulajdonosokat, akik természetes és jogi személyek egyaránt lehetnek.

A polgári oldalról közelítve szinte lehetetlen pontosan meghatározni azoknak a számát, akik a közlekedési rendszerhez kapcsolódóan érintettek gazdasági és anyagi szolgáltatási kötelezettség teljesítésében. Ezért a pontos nyilvántartások nélkül a védelmi felkészítés és - bármilyen szektorban - a honvédelmi érdek érvényesítése eleve kudarcra van ítélve. Vanyur Tibor ezt úgy fogalmazza meg: „...a nyilvántartás, mint minden igazgatási tevékenység alapja”.<sup>39</sup> Az adatközlésre béke időszakban is szükség van, a biztonságot közvetlenül fenyegető helyzetben már késő elkezdni az adatok gyűjtését.<sup>40</sup> A jól bevált nyilvántartási rendszert a 2004 évi CV. honvédelmi törvény előírásai és az azt követő intézkedések gyakorlatilag „leépítették”. A katonai szervezeteknél megszűntek a korábbi mozgósítási kiegészítő beosztások, a hadkiegészítési szervek jelentős képességvesztést szenvedtek el, a tartalék-képzés szerepét kormányzati szinten 2008-ban ismerték fel újra.<sup>41</sup> Több évtizedes kutatási eredményeimre alapozva merem kijelenteni, hogy a 2004 és a 2008 közötti időszakban a nyilvántartás helyzete rosszabb volt, mint az 1920-as években. A két helyzet között azonban lényeges különbséget lehet tenni, az egyik időszakot a trianoni békeszerződéssel ránk kényszerítették, a másikat 2004 után önként vállaltuk.

A megváltozott és jelenleg kialakulóban lévő szövetségi kötelezettségek és a különleges jogrendre való felkészítés közlekedési szakfeladatai pontos és naprakész adatokat kívánnak meg a közlekedési rendszer infrastrukturális teljesítőképességéről is. A valós idejű infor-

---

<sup>38</sup> Hvt. 2011. 69.§.

<sup>39</sup> Vanyur Tibor: A katonai igazgatás magyarországi rendszere. In.: Farkas Ádám, Kádár Pál (szerk). Magyarország katonai védelmének közjogi alapjai. Zrínyi Kiadó, Budapest, 2016. pp. 130-158.

<sup>40</sup> Simicskó István: Az országvédelem és országmozgósítás szervezeti, hatásköri, irányítási rendszere minősített időszakokban Zrínyi Miklós nemzetvédelmi Egyletem Kossuth Lajos Hadtudományi Doktori Iskola, doktori (PhD) értekezés, Budapest, 2008.

<sup>41</sup> Vanyur Tibor: i.m. (2016).

máció elemzéséhez a közelmúltban voltak nemzeti kezdeményezéseink, de az ezzel kapcsolatos törekvések gyakorlatilag kudarcba fulladtak (pl. az Országos Katonai Közlekedési Elemző Rendszer (OKKER)). Az OKKER dinamikus adatbázist jelentett volna, amely megvalósulásakor lehetőséget teremtene az optimális útvonalkeresésre közúton és vasúton is.<sup>42</sup> Természetesen egy adatbázis csak akkor jelent segítséget, ha az dinamikus, vagyis az adatszolgáltatók folyamatosan közlik az adatokat a rendszergazdának, és az adatbáziskezelők naprakész, elemezhető információkhoz férhetnek hozzá. Ehhez képest a közelmúlt rossz gyakorlatát szemlélteti, hogy milyen nehéz volt hozzájutni egy hivatalos kutatás keretében is a nagyfolyami vasúti hidak jellemző adataihoz is.<sup>43</sup> Az adatbázisok naprakésziségeivel kapcsolatban talán nem ördögtől való gondolat összekapcsolni a létfontosságú rendszerelemek nyilvántartásait a honvédelmi célú felkészítés nyilvántartásaival.

## Összegzés

A tanulmányban összegeztem a honvédelem érdekérvényesítési lehetőségeit a rendszerváltás előtti időszakban. Erre azért volt szükség, mert a közlekedési szektorban a katonai és biztonsági szempontok figyelembe vétele a hadszíntér-előkészítés kiemelt kérdésköre volt. Fontosságát – a teljesség igényére való törekvés szándéka nélkül – a megjelölt hadtudományi munkák is alátámasztják. Áttekintettem és elemeztem a kérdéskör rendszerváltás utáni és jelenlegi szabályzási környezetét és intézményi hátterét. Ajánlásokat fogalmaztam meg azzal kapcsolatban, hogy a védelmi célú felkészítés kérdéseit egységes rendszerben, össz-kormányzati szinten kellene kezelni. Rámutattam arra, hogy a biztonsági és katonai kérdések a jövőben nem lehetnek másodlagos problémaként kezeltek, sem a közlekedési rendszer szereplőinél, sem a honvédelmi és rendvédelmi szerveknél. A szövetségi kötelezettségeink változó jellege miatt a jövőben szük-

---

<sup>42</sup> Az OKKER-ről lásd bővebben: Fábos Róbert: A katonai közúti anyagszállítások tervezését, szervezését és végrehajtását támogató informatikai rendszerek jelenlegi helyzete, fejlesztésük lehetőségei. Doktori (Phd) értekezés. Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Katonai Műszaki Doktori Iskola Budapest, 2014. 199 p. DOI: 10.17625/NKE.2014.003

<sup>43</sup> Szászi Gábor: Nagyfolyami vasúti hidak, mint közlekedési létfontosságú rendszerelemek In: Horváth Attila, Bányász Péter, Orbók Ákos (szerk.) Fejezetek a létfontosságú közlekedési rendszerelemek védelmének aktuális kérdéseiről. Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Budapest, 2014. pp. 27-46. (ISBN:[978-615-5305-30-6](https://doi.org/10.17625/NKE.2014.003))

ségesnek tartom, hogy a rendszer szereplői ne csak a jogszabályi és intézményi háttérről folytassanak párbeszédet, hanem törzsvezetési és kormányzati gyakorlatok és szimulációk keretében teszteljék a jelenlegi rendszerünk teljesítőképességét.

### **Felhasznált irodalom:**

#### **Jogszabályok, doktrínák:**

Magyarország Alaptörvénye.

1552/2015. (VIII.7.) Korm. határozat a védelmi felkészítés egyes kérdéseiről.

22/2014. (IV.18.) NFM rendelet a közlekedési és energetikai szervek honvédelmi feladatairól.

131/2003. (VIII.22.) Korm. rendelet. A nemzetgazdaság védelmi felkészítése és mozgósítás feladatai végrehajtásának szabályozásáról.

2011. évi CXIII. törvény a honvédelemről és a Magyar Honvédségről, valamint a különleges jogrendben bevezethető intézkedésekről (Hvt.)

290/2011. (XII.22.) Korm. rendelet. A honvédelemről, valamint a különleges jogrendben bevezető intézkedésekről szóló 2011. évi CXIII törvény egyes rendelkezéseiről (Hvt. Vhr.)

2011. évi CXXVIII. törvény a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról. (Kat).

A katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény végrehajtásáról szóló 234/2011. (XI.10.) Korm. rendelet. (Kat. Vhr.).

Éves Kormányhatározatok a védelmi felkészítésről, miniszteri rendeletek az egyes tárcák honvédelmi feladatairól.

1525/2013. (VIII. 12.) Korm. határozat a Honvédelmi Igazgatási Koordinációs Tárcaközi Munkacsoport létrehozásáról, valamint szervezeti és működési rendjének meghatározásáról. URL cím: [http://njt.hu/cgi\\_bin/njt\\_doc.cgi?docid=162498.326198](http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=162498.326198) (letöltve: 2015. 09.02.).

1035/2012. (II. 21.) Korm. határozat Magyarország Nemzeti Biztonsági Stratégiájáról

1656/2012. (XII. 20.) Korm. határozat Magyarország Nemzeti Katonai stratégiájának elfogadásáról

Ált/43. Magyar Honvédség Összhaderőnemi Doktrína. 3. kiadás. MH DOSZFT kód: ÖHD (3). Magyar Honvédség kiadványa. Budapest, 2012.

Ált/38 Magyar Honvédség Összhaderőnemi Műveleti Doktrína. 1. kiadás. MH DOSZFT kód: MD 3 (1). Magyar Honvédség kiadványa. Budapest, 2013.

Magyar Honvédség Szárazföldi Művelet Doktrína. 1. kiadás. MH DOSZFT kód: MD 3.2 (1). Magyar Honvédség kiadványa. Budapest, 2015.

Ált/217 Magyar Honvédség Összhaderőnemi Logisztikai Támogatás Doktrína. 3. kiadás. MH DOSZFT kód: LOGD 4 (3). Magyar Honvédség kiadványa. Budapest, 2015.

Magyar Honvédség Közlekedési Támogatás Doktrína. MH DOSZFT kód: 11421. Magyar Honvédség Közlekedési Főnökség kiadványa. Budapest, 2005.

### **Könyvészeti anyagok, tanulmányok, cikkek:**

Baán Mihály – Bors István – Csiffáry Tamás – Hári László – Kocsis Lajos – Szentés László: Magyarország védelmi igazgatása a köz-igazgatás új környezetében. Zrínyi Kiadó, Budapest, 2014. 380 p.

Báthy Sándor: Az ország területe védelmi célú logisztikai előkészítése, különös tekintettel a közlekedési hálózatra. Hadtudományi Tájékoztató 2002, 3. szám pp. 131-142.

Derzsényi Attila: Katonai légiszállítási képesség: (logisztika előtt álló feladatok és azok lehetséges megoldásai) Hadmérnök IX. évfolyam, 2014, 1. szám pp. 40-56.

Derzsényi Attila: Keretmegállapodásos eljárás alkalmazása a honvédségi ellátásban Katonai Logisztika 21. évfolyam, 2014 1. szám pp. 35-48.

Duchaj István: A vasúti közlekedési alágazat háborús igénybevétele különös tekintettel az elszigetelt területek vasúti vonalszakaszainak üzemeltetésére. Kandidátusi értekezés, Budapest, 1994. Őrzési hely: NKE Egyetemi Könyvtár.

Farkas Ádám – Kádár Pál: A különleges jogrendi szabályozás fejlődése és katonai védelmi vonatkozásai. In.: Farkas Ádám, Kádár Pál (szerk). Magyarország katonai védelmének közjogi alapjai. Zrínyi Kiadó, Budapest, 2016. pp. 275-313.

Fábos Róbert: A katonai közúti anyagszállítások tervezését, szervezését és végrehajtását támogató informatikai rendszerek jelenlegi helyzete, fejlesztésük lehetőségei. Doktori (Phd) értekezés. Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Katonai Műszaki Doktori Iskola Budapest, 2014. 199 p. DOI: 10.17625/NKE.2014.003

Fábos Róbert: Közlekedési informatikai rendszerek sérülékenysége  
In: Horváth Attila (szerk.) Fejezetek a kritikus infrastruktúra védelemből: kiemelten a közlekedési alrendszer. 319 p.

Magyar Hadtudományi Társaság, Budapest, 2013. pp. 191-225.

(ISBN: [978-963-08-6926-3](#)), URL cím:

[http://mhtt.eu/hadtudomany/KIV\\_tanulmanykotet.pdf](http://mhtt.eu/hadtudomany/KIV_tanulmanykotet.pdf) (letöltve: 2014. 12.12.).

Generál Tibor: A hadszíntérelőkészítés közlekedési vonatkozásai, különös tekintettel a vasúti és közúti hálózat, valamint a járműpark fejlesztésére. Kandidátusi értekezés, Budapest, 1971. 187 p. Őrzési hely: NKE Egyetemi Könyvtár.

Eszenyi Imre: A katonai szállítások feltételrendszerének vizsgálata, kiemelten a polgári logisztikai szolgáltató központok alkalmazására. Doktori (Phd) értekezés. Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem, Budapest, 2001. 137 p. Őrzési hely: NKE Egyetemi Könyvtár.

Hegedüs Zoltán – Végh Károly: A Magyar Honvédség nemzetközi szerepvállalásának jogi aspektusai és alapkérdései.

Horváth Attila: A kritikus infrastruktúra védelem komplex értelmezésének szükségessége. In.: Horváth Attila (szerk). Fejezetek a kritikus infrastruktúra védelemből – kiemelten a közlekedési alrendszer. I. Tanulmánykötet. Magyar Hadtudományi Társaság, Budapest, 2013. pp. 25-48.

Horváth Attila: A közlekedési hálózat és a védelmi érdek kapcsolata. Tanulmány Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem, Budapest, 2005. 31 p. Elérhető: NKE Könyvtár, jelzet szám:

Horváth Attila: A magyar közlekedési rendszert ért háborús károk és a helyreállítás tapasztalatai (1944-47) Katonai Logisztika 13. évfolyam 1. szám, 2005. pp. 232-254.

Horváth Attila: A hadszíntér előkészítés közlekedésügyi összefüggései a két világháború között. Hadtudományi Tájékoztató 2002, 3. szám pp. 65-86.

Horváth Attila: A katonai stratégia és a közlekedés-földrajzi viszonyok hatása a közlekedéspolitikára a két világháború között. Földrajzi Közlemények CXXVI/I évfolyam 1-4. szám, 2002. pp. 93-102.

Horváth Attila: A Magyar Királyi Honvédség szállítószolgálatának működési elvei és annak gyakorlati kérdései (1922-41). Kandidátusi értekezés, Budapest, 1997. 287 p. Őrzési hely: Nemzeti Közszolgálati Egyetem Egyetemi Könyvtár.

Lakatos László – Varga Attila Ferenc: A magyar honvédelmi igazgatás. In.: Farkas Ádám, Kádár Pál (szerk). Magyarország katonai védelmének közjogi alapjai. Zrínyi Kiadó, Budapest, 2016. pp. 159-211.

Lakatos László: A különleges jogrend és a honvédelem szabályzása MTA Law Working Papers. 2014/49. 12 p. URL cím: [http://jog.tk.mta.hu/uploads/files/mtalwp/2014\\_49\\_Lakatos.pdf](http://jog.tk.mta.hu/uploads/files/mtalwp/2014_49_Lakatos.pdf) (letöltés: 2016. 01.01)

Kádár Pál: A Magyar Honvédség irányításának és felsőszintű vezetésének kortárs rendszere és aktuális kihívásai. In.: Farkas Ádám, Kádár Pál (szerk). Magyarország katonai védelmének közjogi alapjai. Zrínyi Kiadó, Budapest, 2016. pp. 212-244.

Medveczky Mihály: MKJHT Vélemények a katonai jog világából. A Magyar Katonai Jogi és Hadijogi Társaság közleménye. Budapest, 2015/1. szám. ISSN: 2416-1365. URL cím: <http://www.hadijog.hu/wp-content/uploads/2015/06/2015-1-Medveczky.pdf> (letöltve: 2016. május 12.).

Németh Ernő: Adalékok az Osztrák-Magyar Monarchia katonai közlekedési és vasúti szerveinek (különös tekintettel a Magyar Királyi Honvédség, a Magyar Királyi Államvasutak) történetéhez és első világháborús szerepléséhez (1868-1918). Kandidátusi értekezés, Budapest, 1995. 212 p. Őrzési hely: Nemzeti Közszolgálati Egyetem Egyetemi Könyvtár.

Simicskó István: Az országvédelem és országmozgósítás szervezeti, hatásköri, irányítási rendszere minősített időszakokban Zrínyi Miklós nemzetvédelmi Egyetem Kossuth Lajos Hadtudományi Doktori Iskola, doktori (PhD) értekezés, Budapest, 2008. 152 p. URL cím: [http://uni-nke.hu/downloads/konyvtar/digitgy/phd/2009/simicsko\\_istvan.pdf](http://uni-nke.hu/downloads/konyvtar/digitgy/phd/2009/simicsko_istvan.pdf) (letöltve: 2012. 02.14.).

Szászi Gábor: A vasúti hálózati infrastruktúrával szemben támasztott újszerű védelmi követelmények kutatása, a továbbfejlesztés feltételrendszerének vizsgálata. Doktori (Phd) értekezés. Nemzeti Közszolgálati Egyetem, katonai Műszaki Doktori Iskola, Budapest, 2014. 182 p. DOI: 10.17625/NKE.2014.028

Szászi Gábor: Nagyfolyami vasúti hidak, mint közlekedési létfontosságú rendszerelemek In: Horváth Attila, Bányász Péter, Orbók Ákos

(szerk.) Fejezetek a létfontosságú közlekedési rendszerelemek védelmének aktuális kérdéseiről. Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Budapest, 2014. pp. 27-46. (ISBN:[978-615-5305-30-6](#))

Szászi Gábor: A vasúti közlekedési alágazat, mint kritikus infrastruktúra In: Horváth Attila (szerk.) Fejezetek a kritikus infrastruktúra védelemből: kiemelten a közlekedési alrendszer 319 p. Magyar Hadtudományi Társaság, Budapest, 2013. pp. 167-190.

(ISBN: [978-963-08-6926-3](#)), URL cím:

[http://mhtt.eu/hadtudomany/KIV\\_tanulmanykotet.pdf](http://mhtt.eu/hadtudomany/KIV_tanulmanykotet.pdf) (letöltve: 2014. 12.12.).

Szászi Gábor: A közlekedéspolitika és a honvédelem kapcsolatának sajátosságai a II. világháború befejezésétől az ezredfordulóig – különös tekintettel a vasúti közlekedésre. Kézirat. In.: Horváth Attila (szerk). 51 év a katonai logisztika szolgálatában. Tanulmánykötet. Nemzeti Közszolgálati Egyetem. 16 p.

Szenes Zoltán: A védelemgazdaság helyzete Magyarországon. Katonai Logisztika 23. évfolyam, 2. szám, 2015. pp. 5-52. URL cím: <https://drive.google.com/file/d/0B2IT5sLzLGdDUHFPbDZjMIBVX1U/view> (letöltve: 2016. március 8.)

Szenes Zoltán: Új bor régi palackban? A walesi NATO-csúcs. Hadtudomány. 2014 3-4. szám. pp. 3-21.

Szűcs László: Katonai közlekedési rendszerkonceptió NATO-tagságunkból származó követelmények alapján. Tanulmány. Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem, Budapest, 2002. 47 p. Őrzési hely: NKE Egyetemi Könyvtár.

Tóth Bálint: A katonai szállítások informatikai rendszere és fejlesztésének főbb irányai: Egyetemi doktori disszertáció értekezés. Zrínyi Miklós katonai Akadémia, Budapest, 1995. 94 p. Őrzési hely: NKE Egyetemi Könyvtár

Vanyur Tibor: A katonai igazgatás magyarországi rendszere. In.: Farkas Ádám, Kádár Pál (szerk). Magyarország katonai védelmének közjogi alapjai. Zrínyi Kiadó, Budapest, 2016. pp. 130-158