

A LÉGIERŐ LOGISZTIKAI TÁMOGATÁSA MEGSZERVEZÉSÉNEK NÉHÁNY AKTUÁLIS KÉRDÉSE

Vasvári Tibor¹

A nemzetközi tevékenység és a logisztika néhány kapcsolati felülete a légierőben

A nemzetközi tevékenység – melybe a légierő NATO tagságunk után kiterjedtebb részvétellel vélhetően becsatlakozik –, az aktív megvalósulás, a határon túli kitekintésbe való beépítés az egyik alapkérdésnek tekinthető. A nemzetközi tevékenység tekintetében a légierő már rendelkezik bizonyos tapasztalatokkal, különösen az egyedi alkalmazások vonatkozásában.

Mivel önálló kontingens huzamosabb műveleti tevékenységben még nem vett részt, így gyakorlati tapasztalatokkal még nem rendelkezünk – kivétel ez alól bizonyos mértékig a légvédelmi rakéta és repülő lövészeti tevékenység. Az elméleti előkészítés területén úgy vélem jó úton haladunk. A külhoni képzés, az egyedi és kiscsoportos részvételek különböző gyakorlatokon, rendezvényeken, konferenciákon, munkacsoportokban, törzsekben, a légiszállítások, a nagytávolságú navigációs manőverek, a különböző típusú információ csere mindinkább bővülése, a tudás és tapasztalat export-import, a kétoldalú kapcsolatok fejlődése, az együttműködési tevékenység folyamatos bővítése és annak eredményei mindinkább részeseivé tesz bennünket e folyamatoknak.

Az előzőekből néhány következtetés mindenképpen levonható, természetesen a teljesség és minden magas röptű megállapítás nélkül a saját területeinkre és mikro környezetünkre vonatkozóan:

· *A légierő már feladatkörére vonatkozóan, valamint az alkalmazás lehetőségéből adódóan is szélesebb dimenzióban kell, hogy gondolkodjon. Így a logisztikai támogatás megszervezésénél különösen a gazdasági tevékenységre kiható ágazatoknál kiterjedt körben szükséges a megoldási módozatok kezelése. Ez ugyanúgy igaz akár egyedi eszközök, akár különböző csapatmodulok támogatás szervezés kapcsán is.*

¹ Dr. Vasvári Tibor alezredes, MH LEP-ság, Logisztikai főkök-helyettes.

Az országok felismerve a nemzetközi keretek közötti megoldások előnyeit és gazdaságossági szükségességét először egyfajta „*tőkeáramoltatással*”, majd komplexebb tevékenységgel szélesítették és szélesítik a gazdasági ellátás – biztosítás megoldási körülményeit. A NATO tagállamok e tárgyban néhány – az állami (uniós) általános gazdasági szabályozáson túl is – egyeztetési szándéknyilatkozatot fogadtak el, melyek az ez irányú tevékenységet könnyítik és segítik elő (pl.: MOU, keresztki-szolgálat, üzemanyag elszámolás stb.).

- **A valós végrehajtás területén szükséges legalább két irányban különválasztani a támogatás megvalósítás kérdéskörét. Az egyik ilyen sajátosság, hogy a nemzetközi tevékenységhez a légielő nem rendelkezik önálló hatáskörű nemzeti támogató elemmel,** amely ezen kérdésköröket akár az általánostól eltérő speciális területeket magába foglalóan kezelni tudná. Jelen szervezési ciklusban az előzőleg meglévő *saját nemzeti támogató elem aleggységet az előjáró nullírozta* azzal a felkiáltással, hogy a légielőnek ilyen irányú feladata nincs. Mindenesetre érdekes megállapítás, én magam most is keresem ennek a tartalmi realitását és mozgatórugóját. Meg kell jegyezni, hogy ezzel egyidejűleg nem került létrehozásra máshol – ismereteim szerint – ilyen jellegű képesség. E tekintetben az illetékes szakmai előjáró is teljes értetlenségének adott hangot, ez azonban nem oldotta meg a helyzet fonákságát.

Ennek megfelelően csak a csapatok képességei maradtak az esetleges alkalmazás támogatási megvalósítására. *A haderőnemi vezetés csak más csapatszervezettől való elvonással tud esetleges megerősítéseket eszközölni, csökkentve természetszerűleg azok biztosítási képességeit.*

Ilyenformán a beavatkozás lehetőség haderőnemi szinten igen alacsony mértékű. Másik megoldási mód, hogy az adott anyaalakulat kell, hogy megoldja saját magából „*kiizzadva*”. Ilyen eset volt pl.: Bulgáriában a szállítóhelikopter meghibásodás kérdése, vagy a portugáliai szállító repülőgép alkatrész utánpótlási és hibaelhárítási feladata. Ezek egyedi alkalmazási esetek, de gondoljuk el, mi lenne a helyzet pl. helikopter raj huzamosabb idejű alkalmazása során. E témában talán egy előzetes hatástanulmány modellezése nem lenne indokolatlan. *Külön problémaként szükséges kezelni azon tény, mely szerint többszörös erőfeszítéseink ellenére sem sikerült előrelépni a közös üzemanyag elszámolás területén.* Alapvetően nem logisztikai fennakadások miatt.

Másik sajátosság a Befogadó Nemzeti Támogatás kérdéskör kapcsán vizsgálható, vélhetően a legnagyobb komplexitással. E területen

már kézzelfogható eredményeink, elgondolásaink és bizonyos tapasztalataink vannak.

Új jelenség, hogy a szövetséges légierő újabban nemcsak a felajánlott bázisrepülőterekkel foglalkozik, hanem felmérés szintjén érdeklődik néhány polgári hasznosítású repülőtér iránt is (pl.: Debrecen).

- **Az együttműködés bővítése a logisztika területén is önálló, a fogyasztói támogatásra vonatkozó tartalommal.** Ide sorolom a hivatalos kétoldalú kapcsolatokat, a szakmai tapasztalatcseréket, a szakértői megbeszéléseket, a közös álláspont egyeztetéseket, kölcsönös szakmai felkészítéseket, gyakorlásokat, munkamódszer átadásokat.

E tárgyban a magyar légierő különösen jó eredményeket ért el a *német és az olasz légierő* logisztikai támogatás együttműködése kapcsán. Új jelenség, hogy ez évben a *török légierő* ajánlotta fel hasonló témakörben szoros együttműködési szándékát.

A „*tudás export*” kapcsán ez év május elején a **Légierő Parancsnokság A4 Főnöksége** szervezésében került sor a déli újonnan csatlakozott országok részére az **AIRSOUTH** és **Lengyelország** közreműködésével a tapasztalatok átadása témakörben sikeres logisztikai konferencia megszervezésre és levezetésre.

Külön szükséges megemlíteni a CAOC-5-el való együttműködés magasabb szintre emelését. Folyamatba került az adatbázis létrehozása és karbantartásának konkretizált megvalósítása a vezetési rendszerek fenntartási kérdésein túlmenően.

- **Napjainkban minden szinten való kihangsúlyozással jelenik meg a 2005. év egyik kiemelt eseménye, a DEDICATED PHALANX CPX törzsvezetési gyakorlat, ahol végül is szeretnék lemérni hogyan tudunk bekapcsolódni a szövetség közös műveletébe.** Úgy vélem a lényeg abban lesz, hogy miképpen, milyen hatásokkal vagyunk, illetve leszünk képesek nemzetközi szereplőkkel a művelet megszervezésére és a végrehajtók általi egyenes irányú megvalósításra. Ehhez a felkészülés megkezdése nem most van, az már korábban kellett, hogy elkezdődjön. Úgy gondolom a légierő logisztika e téren nincs lemaradva, már ami az elméleti alapokat illeti. *Szakembereink többször részt vettek az AIRSOUTH által szervezett és vezetett Battle Staff képzésben, a LOGREP V. jelentési rendszer, valamint az összekötő tisztii szakmai előképzésekben.* Az már egy másik kérdés, hogy sajnos nagyon kevés lehetőség adódott a gyakorlati alkalmazás során a készséggé fejlesztésre. A hadműveleti törzsszel va-

ló közös gyakorlás jóformán csak egy-két alkalommal történt. Mindazonáltal az elméleti és a kidolgozott okmányalapok megvannak és ez már több mint biztató.

A logisztikai vezetés alrendszerében újonnan megjelenő sajátosságok

A haderőreform végrehajtásával kapcsolatos átszervezés kapcsán haderőnemi szinten néhány területen olyan változások történtek, amelyek a támogatás irányításának megszervezése tartalmi kérdéskörét új megvilágításba helyezi.

- **Haderőnemi szinten struktúrában is változás állt be. Megszűnt a koordinációs blokk és a fegyverrendszer blokk teljes egészében.** Az úgynevezett **Művelési Központ** vezetője törlésre került. Ennek megfelelően a logisztikai főnök közvetlen irányítása alá került a tervező-támogató, haditechnikai, hadtáp, közlekedés, repülő-műszaki és gazdálkodási blokk. Ilyenformán a funkcionális blokkok részterületenként kerültek közvetlen vezetés alá, ami a valós támogatásra vonatkozóan újabb különálló területi jellemzőkkel bíró adathalmazzal és döntésmechanizmussal terheli a logisztikai vezetőt. Nincs ágazat összesített és koordinált „szűrő”, ugyanakkor a csapatszintű LMK vezetőnek nincs szakmai kapcsolódása. Mindazonáltal a funkcionális megoldás – különösen az adminisztratív támogatási feladatrendszerre – már a jövő vélhető átmenetét kellene hogy tükrözze.

- **Az előző szervezethez képest létszám arányában mintegy egyharmad állománnyal csökkent a Logisztikai főnökség létszáma. Ez a parancsnokság létszámcsökkentéséből adódott, illetve vezetői döntés következménye volt.**

Az alap feladatrendszer nem változott, így ez érzékenyen érintette a szolgálatot. Hozzá tartozik ehhez az a tény is, hogy a polgári, illetve a gazdasági élethez kapcsolódóan a logisztika kapcsolódási területei – a mindinkább kiteljesülő civil alapi szabályozás következtében – az adminisztráció, számvitel, adózás, stb. miatt folyamatosan plussz munkaterhekkel nyomottak. Ezeket kezelni kell, függetlenül a katonai feladatoktól.

A jelzett létszámcsökkentés azt eredményezte, hogy a végrehajtás területén illetékes ágazatok egyszemélyes szolgálati területté váltak, sőt bizonyos területeken – pl. mérésügy – összevonásra is szükség volt. Ez azt

hozta magával, hogy a szakterületeken át kell értékelni az eddigi tevékenységi formát, mivel csak tényleg adminisztratív szakirányítás valósítható meg. Gyakorlatilag a csapatokat az **Ellátó Központokkal (Központi Logisztikai Bázis)** az anyagi-technikai ellátás és fenntartás vonatkozásában rövidebbre kell zárni, a tevékenység közvetlen jellegét kell végezni. Ilyenformán e tekintetben a haderőnem csak tájékoztató adattal tud és kell, hogy rendelkezzen. Ugyanakkor előtérbe kerül a prioritás meghatározó, elemző, szakellenőrző és operatív rugalmasságú szakirányító, szaktanácsadó, javaslattevő, döntés-előkészítő, bedolgozó funkció.

A gazdálkodási blokk a jövőben az eddigi alappfeladatán túlmenően több „belső” feladatot kell, hogy vállaljon. Ezek az éves tevékenységgel és értékeléssel komplex módon összefüggő alrendszerekre vonatkoznak. Ilyenek lehetnek például az éves szakintézkedések, értékelések, jelentések készítése, összegzése, feldolgozása, koordinációja.

A fegyverrendszer blokk által képviselt rendszerbeállítási, kivonási, korszerűsítési, fejlesztési kérdéskör területeket az ágazatoknak kell alapvetően átvenni, – beleértve a repülő-műszaki szakterületet is – mindamelllett úgy vélem a haderőnemi haderőtervezésnek, már csak feladatrendszeréből adódóan is, ezeket a területeket teljes egészében uralni kellene. A logisztikának e téren már csak a „**kész termékkel**” kellene foglalkozni. Azonban úgy tűnik, ez még egy kicsit távolinak tűnik.

A tervező-támogató blokk feladatköre alapvetően nem változik, azonban a koordinációs blokk teljes alrendszerével, valamint a nemzeti támogatás sajátosságainak a megvalósítási „**lehetőségi – kényszer**” valamiféle megoldása kérdéskörökkel szükséges kiegészíteni. A leendő AOC-i munka a jövőben előtérbe kerül, amihez innen kell biztosítani a teljes feladatrendszer logisztikai végrehajtási képességet, azaz létszám-váltásokat, adatrendszereket – azok karbantartását és az operatív beavatkozási feltételrendszer előkészítést is. Ez a feladatrendszer átszervezését és új típusú csoportosítását teszi szükségessé.

- **Feladat rendszer változás alapvetően nem tud bekövetkezni, mivel a fentiekben foglaltak ezt nem teszik jelenleg lehetővé. A szakmai előljáró ÖLTP a humán anyag, kiképzés anyagi-technikai, és térkép-anyagi alrendszert erőlteti, a teljes logisztikai vertikumban, azonban ez a légierőnél státusz hiányosságok miatt egyelőre nem járható.**

- **Kapcsolatrendszer és együttműködés vonatkozásában új elemként szükséges számba venni a törzsosztály megjelenését, valamint a hadművelet és a kiképzés összevonását.** Az új belső szervezeti

elemek megjelenése a kapcsolódási területeknek megfelelően alapvetően a tervező-támogató blokk együttműködési irányait befolyásolja. Újszerűen kell kezelni a parancsnoki információs rendszer fenntartását, az információáramlás, a feladatszabási módszerek, végrehajtási elszámoltatások rendszerének változását, amihez a belső *A-4-es munkarendet* hozzá kell igazítani, át kell dolgozni és működtetni.

- **Az irányítás rendszerének szakmai belső tartalmi változásai szükségszerűen felmerülnek, amelyek az előzőekben elemzettekben adódnak.** Új feladatok új típusú végrehajtási kezelés, új vezetői követelmények, új struktúra, valamint az ehhez kapcsolódó várhatóan megjelenő szakmai-ágazati viszony, jogkör és felelősség, valamint elvárások – lehetőségek összhangjának való megjelenésre irányuló törekvésnek kell tevékenységünk fókuszában lenni.

Várhatóan erősödik a nemzetközi jelleg, a szövetség eljárásaihoz való további csatlakozási és bevezetési készség, a műveleti tevékenységben, az információ áramlásban és alapadat biztosításban való közvetlen részvétel, valamint a kapcsolódó koordinációs, előkészítési és egyeztető tevékenység. Szükségesnek látszik – különösen a műveleti tevékenységek támogatási megszervezése vonatkozásában – az informatikai alap bővítése és szélesítése, közvetlen alkalmazási készség megteremtése, az e tárgyban kidolgozott – alapvetően írásbeliségre alapozott – jelentési és információs alrendszerünk célirányos, feladatcentrikus átdolgozása és modellezése. Úgy vélem a következőkben a Kormányhatározat következményeként is felgyorsul a **Befogadó Nemzeti Támogatás** részletes feladatrendszerének, valamint alkalmazási és megvalósíthatósági alrendszerének kidolgozása és a képességek folyamatos fenntartása.

Új szakmai kihívásként jelentkezhethet az újonnan belépett országok logisztikai szervezeteinek az integrációjukat elősegítő szakmai segítő tevékenység. Ez mellett folytatódik a saját felső szinten konkrét meghatározásokban testet öltött – integrációs tevékenységünk.

Szervezeti formákat tekintve a már tárgyalt törzsfőnök támogató-helyettes megjelenésével a feladatátviteli és megoldó lehetőség – képesség pozitív irányú változása vélelmezhető, különös tekintettel a végrehajtási koordinációra. Másik ilyen kérdéskör a *NTE alegység megszűnésével* a nemzeti támogatás haderőnemi specialitás képesség elvesztése után kialakuló helyzet kezelése. Egyenlőre úgynevezett „*missziós*” feladatra „*eldugott*” 7-8 fő lehet a kiindulási alap-, akik véleményem szerint, csak adatnyilvántartás és a megtervezett végrehajtás előfutárai lehetnek. E tárgykör és kérdéskör kibontása önálló elemzést feltételez. Mindamellet

első ütemben vizsgálni szükséges felkészítésük A-4 törzsben való megjelenítését, a „*műhely szag*” bevételeit.

Az eddigi tapasztalatok alapján a támogatási feladat elkülönítés megoldása is szükségszerű. Ennek megfelelően a *logisztikai főnök* alapvetően műveleti feladatokkal kell, hogy foglalkozzon, a **WOC, SAMOC**-ban hajtja végre feladatát! Alapvetően a parancsnok döntés előkészítő és továbbító szerve. Ő a nagybani tervkészítő. Megnevezését is célszerű logisztikai műveleti főnökre változtatni.

A logisztikai zászlóalj és a repülő-műszaki zászlóalj parancsnok a maga törzsével és végrehajtó alegységeivel a valós tevékenység teljes lefedésesei. A logisztikai zászlóalj parancsnok a teljes körű és hatalmú igazi logisztikai főnök. Az ő kezében összpontosulnak a gazdálkodás, az ágazati vezetés, valamint a végrehajtás keretei és eszközei.

A támogatási tartalmi kérdéskör vizsgálatnál nem hagyható figyelmen kívül néhány speciális terület középszintű szakirányítási elkülönülése. Ilyen a repülőtér karbantartó alegység, amelyik a művelettámogató szervezeti keretek között található. Viszont nem elhanyagolható azon tény, miszerint alapvetően speciális logisztikai feladatot hajtanak végre, ami az infrastruktúra fenntartásához, de elsősorban az alaptevékenység végrehajtása feltételrendszeréhez közvetlenül kapcsolódik. Ilyenformán bizonyos mértékben kitüntetett figyelmet kellene, hogy érdemeljenek. Jelen helyzetben vizsgálni kell a *Repülőtér Karbantartó alegység logisztikai jellegű szakirányításának hatásait*. Csapatszinten a TÖF támogató-helyettes megjelenésével úgy tűnik a centrális koordináció megvalósul, haderőnemi szinten a szakvezetést a műszaki-technikai szakreferens – aki igyekezett „*pátyolgatni*” a szervezetet – mellett a haditechnikai blokkvezető hatáskörébe célszerű adni. Ez mellett vizsgálni lehet a haderőnemi szintű szakkiképzési foglalkozásokra történő bevonást is.

A másik ilyen terület a komendáns és forgalomszabályzó alegységek, szervezetek kezelése. Véleményem szerint a haderőnemi támogatás-szervezésbe e terület szakirányítása szükséges. Ez nemcsak a támogatás centralizálása miatt célszerű, hanem csökkenti, a lefedetlen területeket is, valamint elősegíti a támogatás-megszervezés végrehajtási szabályozottságát is. Ez a terület eddig bizonyos mértékben periférikus volt.

A logisztikai támogatás haderőnemi szintű megvalósítása kérdés-körben az utóbbi idők eseményei, illetve szabályozás megjelenések kapcsán speciális helyzet alakult ki. Jelen „*írásbeli*” helyzet szerint az alaku-

latok katonai elhelyezési szakállományát szakmailag az **IKH** szolgálati alárendeltségében lévő újonnan létrejött szervezetek – a **Terüli Kirendeltség Vezetőségek** irányítják közvetlenül – legalábbis az ő felfogásuk szerint. Az e tárgybeli okmányokban a fenntartás jellegű ügyletek bonyolódása a haderőnemektől függetlenül történik, ami összességében nem probléma.

Az viszont már enyhén szólva furcsa, hogy elvben a haderőnemnek a fentebb nevezett osztály intézkedéseibe nincs behatása, a szakmai ügyek közvetlenül történnek. Ugyanakkor a végrehajtó szervezet az alakulat logisztika zászlóaljának a tényleges szervezetébe tartozik, és mint ilyen az előljáró szakmai felelősségével működik. *Úgy tűnik intézkedő van több, csak felelős marad a régi.* Viszont kiindulva abból a tényből, miszerint ilyen jellegű felső szintű döntés megszületett, mi már a megoldási finomításon kell, hogy elmélkedjünk.

Véleményem szerint a legcélszerűbb változat a laktanyai üzemeltetés komplex tevékenységét hadrenden kívül kellene tenni és a profiltisztítás során a katonai elhelyezési szervezetek csapat és haderőnemi szinten a megszervezés és menedzselés kérdés ugyanakkori teljes hatáskörével kellene foglalkozzanak. Haderőnemi szinten elsődlegessé kell, hogy váljon az infrastruktúrális koordináció, beleértve a polgári, illetve önkormányzati szervezeteket is. A légielő részére itt kell kezelni a „*bunker*” kérdést és a **Befogadó Nemzeti Támogatás** repülőtérhez kötött tárgybeli komplex szakmai feladatrendszerét is. A szervezeti beállásnál a lehető leghatározottabban kell képviselni érdekeinket és a haderőnemi ráhatás elsődlegességét kell kiharcolni. Amennyiben ez akár szakmai, akár vezetői szinten nem sikerül, úgy a bürokrácia útvesztőjébe kerülünk, az operatív és alkotó rugalmasságot elveszítjük.

Az átszervezés, valamint az új keretekre való áttérés eddigi tapasztalatai alapján néhány, – nem a teljesség igénye nélküli következtetett megállapításra juthatunk:

1. Mindenekelőtt megállapítható, hogy a légielő katonai szervezeti logisztikai támogatása megszervezésének és végrehajtásának külső környezete-, beleértve az alkalmazás fókuszait is – bizonyos változásokon mentek keresztül. Az új feladatokhoz nemcsak viszonylagosan új szervezet, hanem merőben új megközelítésben lévő gazdálkodás mód szükséges. Az új „*környezeti hatások*” és az azokra való támogatási oldalról megközelített reagálás a flexibilitás, kreativitás és komplexebb formációkban való megoldási tevékenységben jut kifejezésre. Ez konkrétan azt jelenti, hogy különösen haderőnemi szinten a szövetségi keretek kö-

zotti és távolabbi tág határok melletti alkalmazás, valamint a civilek ez irányú mindinkább nagyobb mérvű bevonása irányába kell elmozdulni.

A kézi vezérléses szakmai irányítás helyett a jövőben a célszerű alkalmazási mód a menedzsment. Napjaink társadalmi, gazdasági és biztonságpolitikai kérdésköréhez a sajátos mikro környezetünk szerint kell reagálni, alkalmazkodni a fejlődéshez.

Úgy vélem a légierő logisztikai szolgálata a szakmai tudományos tevékenység, az elméleti alapon történő megközelítés és kimunkálás, valamint a gyakorlati megvalósítás során igyekezett lépést tartani, természetesen a maga lehetőségei és igen komoly korlátaival együtt. Ezt a munkát, különösen a nemzetközi szakmai tevékenységet folytatni szükséges, amihez emelni kell a törzs állományának szakmai nyelvtudását, minél több CPX-en gyakorlatot szerezeni a tervezés, szervezés, információ alapú döntés előkészítés és megvalósulási módszerek nemzetközi azonos érthetőségei vonatkozásában. Ez most bizonyos többletmunkával, „***áldozatokkal***” jár, de meggyőződésem, hogy a tudásalapú befektetés nélkül igazi lépéseket nem tudunk tenni.

2. A logisztikai támogatás szervezeti tartalmát illetően haderőnemi szinten az „adminisztratív” támogatás jelszó kitöltés úgy tűnik még nem egészen kiforrott. A szakirodalom még úgy tűnik, nem igazán tud mit kezdeni ezzel. A logisztikával, – ahol konkrét anyaggal és eszközzel foglalkozunk, konkrét állami törvényi szabályozás alapján, – ennek körülírása még nem igazán kristályosodott ki.

Az már tisztán látszik, hogy a jelenlegi állományviszonyok mellett az ágazati tevékenység szükségszerűen racionalizálódik. Ez azt jelenti, hogy az ágazatoknak alapvetően szakmai képességek fenntartásával és információjával kell rendelkezniük és ezt az elvárható operativitással kell végezniük. Nem szükséges a haderőnemi szintet átjátszó állomásként működtetni. Az anyagellátás és a technikai eszköz fenntartás (néhány speciális terület kivételével) kérdéskörét minden további nélkül csapat – központ viszonylatban kell kezelni, még akkor is, ha a szakmai eljáró most még „***berzenkedik***”. A jövő a funkcionalitás irányába mutat, amihez csak egy adalék az anyagosztályokra való áttérés, így ennek kereteit, illetve belső tartalmát már most lépésről – lépésre kell előkészíteni.

3. A támogatás strukturális bontását a légierőnél kialakult és működő gyakorlat szerint célszerű végezni. Nevezetesen a műveleti és valós biztosítási tevékenység olyantén elválasztása, ahogyan most már működőképes lehet.

Ez logisztikai főnöki műveleti tevékenység, logisztikai zászlóalj a szakmai törzssel együtt a valós végrehajtás, repülő-műszaki zászlóalj az elkülönült specialitás feladatmegoldásban testesül meg. A másik specialitás a repülőtér karbantartó ágazat bekapcsolása, szervezeti elkülönülés miatti helyzetben talán körülményes lehet. Nem biztos, hogy művelettámogató szervezeti egységben fejeződik ki a tevékenysége. Mivel stacionáris helyen működik, inkább bázisüzemeltetéshez áll közelebb és mint ilyen a laktanya elhelyezési tevékenység meghosszabbítása. A jövőben, mivel ez logisztikai felelősség, amit, mint fenntartást nem vesz át a központi tagozat, elkerülhetetlen lesz az „*ágazati*” bevonás a konkrét szakfelügyeleti tevékenység végrehajtásába. Itt kell utólag felszínre hozni a „*negatív diszkrimináció*”-t ami a csapatok logisztikai ágazati szakembereit illeti.

Nem lehet szó nélkül elmenni az mellett, hogy a szárazföldi haderőnemenél hasonló beosztást ellátó és felelősséget viselő, tevékenységet végrehajtó eggyel magasabb rendfokozatú. A megoldás, – amit a haderőnemen preferált, ám a csapat kiindulású állománytábla elővezetés, valamint a csak rájuk vonatkozó nomenklatúra miatt nem megvalósult – a logisztikai zászlóaljak törzsében nem **LMK** vezetőt, hanem azonos jogállású és rendfokozatú *hadtáp* és *haditechnikai részlegvezetőt*, ennek megfelelő egy alárendeltséggel kisebb ágazati szakembereket lehet megjeleníteni.

Miért kisebbek, alacsonyabbrendűek a *légierő szakági* valós biztosítást végző szakemberei?! A hadernőnemi ezirányú javító próbálkozások a haderőtervezési „*szakemberek*” útvesztőjében eltűntek vagy elsorvasztásra kerültek. Ugyanilyen sorozatos lesorvasztással tűntek el a horizontálisan elhelyezett, vertikális tagozódásnak megfelelően szervezett, modulásból virtuálisan létrehozott haderőnemi szintű támogató elemek.

Az ötlettel nagy nehezen kezdett mindenki egyetérteni, majd ez is a fenti hasonló sorsra jutott. Jelen helyzetben a logisztikai támogatás kiegészítésére, megerősítésére, a külhoni alkalmazás specializáció szerinti kiegészítésére központosított lehetőség egyszerűen nem áll rendelkezésre és jelenleg nem is körvonalazódik.

4. A katona - civil kapcsolatok a logisztikánál nem hagyomány nélküliek, bizonyos gyakorlati tapasztalatok rendelkezésre állnak. Mindezek csak részterületeket szőttek át ezideig. A jelenleg tervezett viszonylag nagyobb léptékű együttműködésben kölcsönös toleranciával szükséges kialakítani a megfelelő együttműködési kapcsolatrendszer. Előfordulhat, hogy a pénzügyi okok miatt – „*ennyiért csak így és ennyit*

“– az első időben lehetnek „zördülések”, mindazonáltal látni kell, hogy az a jövő útja, ez nem jogkör nyírbálás, csak a menedzsment gondolkodás és vezetés egyik szelete .

A szállítmányozás, valamint a kapcsolódó komplex tevékenység (szállítás, rakodás, csomagolás, rakodásgépesítés, vám és útvonal ügyintézés, depózás, be – kirakás, biztosítási tevékenység, okmányügyintézés, javító – ellátó szolgálat, be és kiléptetés, speditőr tevékenység stb.) tárgyában **az eddigieknél jobban kell tanulmányozni a körzeti logisztikai központokat**, ismerni és alkalmazni kell a tudás és eszközparkjukat, valamint a bennük rejlő tartalékokat.

A tanulmányban a teljesség igénye nélkül a logisztika irányában lévő új kihívások, a hogyan tovább érintőleges kérdéskörét terveztem felvillantani. Az állami és a katonai vezetés mélyreható és minőségileg is újszerű reformokat indított el, ami kihat a teljes vertikumra.

Ennek megfelelően a logisztikának is keresni kell – sajnos most már csak leszűkített lehetőségekkel – a lehető leghatékonyabb módszereket. Mindezeknek párosulniuk kell a civil törvényi előírásoknak mindinkább megfelelő szakszerű szükséglettel bíró jogalapisággal, ugyanakkor a tudás alapú és informatikai társadalmi kihívásokkal is. Mindez volumenében nem, de elveiben és kivitelezésében jelen van a szövetségi felzárkózás szükségszerűségében és elvárhatóságában is.