

Turcsányi Károly
Károly.Turcsányi@uni-nke.hu

LOGISZTIKA AZ AKADÉMIAI TUDOMÁNYOS KÖZÉLETBEN

MEGALAKULT AZ MTA LOGISZTIKAI OSZTÁLYKÖZI ÁLLANDÓ BIZOTTSÁGA

Absztrakt

A publikációban a szerző bemutatja hogyan fejlődött a logisztika tudománya a 90-es években arra a szintre, hogy szervezeti kereteket kapjon a tudományos közéletben, illetve a hogyan változott a logisztika tudományának helye az Akadémia különböző szervezetei között. Történelmi tényekből kiindulva a szerző eljut napjaink struktúrájának bemutatásáig, miközben kitekintést nyújt az Akadémia IX. osztály Bizottsági szervezeteire.

Kulcsszavak: *logisztika, haderő, Magyar Tudományos Akadémia*

Bevezető gondolatok a logisztikáról és annak szerepéről

A logisztika mind a szabadpiaci és egyúttal globalizálódó üzleti folyamatok, mind a közpiacok számára az egyik alapvető versenyképességi tényező. A termeléshez illetve a szolgáltatáshoz nap, mint nap nélkülözhetetlen annak biztosítása, hogy a szükséges emberi erőforrás, anyag, eszköz, energia, információ optimálishoz közelítő módon rendelkezésre álljon. Ez pedig nem más, mint a klasszikus értelemben felfogott logisztika feladata a maga közismert „első-időszakos” jellemzőivel: megfelelő árut, megfelelő helyre, megfelelő időben, megfelelő mennyiségben és minőségben – természetesen a lehető legkisebb költség mellett – eljuttatni. A logisztikai kutatások középpontjában újabban az ellátási lánc menedzsment problematikája áll, amelynek alapvető feladata, hogy irányítsa, koordinálja az alapanyagok forrásaitól a végső fogyasztásig terjedő anyagáramlást, valamint az azt kísérő információ- és pénzáramlást az abban érintett valamennyi résztvevő tevékenységének, a tulajdonlást és döntési önállóságot nem érintő koordinációja mellett.

Hazai viszonylatban a logisztika a 90-es évek kezdetétől kapott jelentősebb figyelmet, első időszakban főként civil szervezetek kezdeményezésére és aktivitásával. Gyors elterjedéséhez a későbbiek folyamán a délszláv események is hozzájárultak, ahol a béketeremtő tevékenységek támogatásának megszervezése NATO-keretek között, a katonai logisztika – olvasóink által jól ismert – módszereivel és folyamatainak működtetésével történt. Ennek egyes vonatkozásokban a magyar katonák és szervezeteik is részesei voltak. Ágazati (szak-) logisztikai szempontból számunkra fontos tapasztalatok forrásává vált, hogy mindezt nyomon követhettük, tanulságait a lehetséges mértékben összegyűjthettük és hasznosíthattuk. Természetesen a katonai logisztika, mint szaklogisztika, a csak rá jellemző sajátosságok hosszú sorával rendelkezik. Ez a fegyveres erők rendeltetésének és

tevékenységeinek egyedi, unikális, sajátos jellegéből következik és közismert tény. Senki nem vitatja ugyanakkor, hogy elválaszthatatlan a civil logisztikától, a nemzetgazdaság egészétől, amelynek szerves része, és amellyel ennek következtében jelentős átfedésben és szoros kölcsönhatásban van. Ezért kell, hogy számunkra is fontos legyen az, hogy a logisztikai közéletben mi és hogyan történik, abban számunkra milyen lehetőségek és feladatok adódnak.

A piacgazdasági viszonyok kialakulását, számunkra ezen belül a modern katonai (NATO) logisztika megismerését követően, a 90-es évek közepére hazánkban is természetes módon született meg az igény arra, hogy a logisztika szervezeti kereteket kapjon a tudományos közéletben, legfőképpen a Magyar Tudományos Akadémián. A címből és a bevezető gondolatokból adódik, illetve azokkal összefügg írásomnak az a két célja, hogy:

- o bemutassa a logisztika szervezetének megjelenését, helyét és szerepét az MTA-n a létesítéstől az eddig eltelt mintegy másfél évtizedben;
- o ismertesse a jelen ciklusban megalakult Logisztikai Osztályközi Állandó Bizottságot, létrehozásának körülményeit, személyi összetételét, küldetését, céljait és törekvéseit.

A logisztikának a gazdaságban játszott szerepét talán senki nem vitatta illetve vitatja ma sem. Időnként vannak viszont kritikai felvetések a logisztika lényegét, önállóságát és elméleti megalapozottságát illetően, amelyek többségében az ide tartozó ismeretrendszer relatív újszerűségére és több tudományterületet is érintő gyökereire vezethetők vissza. Ez húzza alá annak jelentőségét, hogy a logisztika és az ellátási lánc menedzsment a tudományos közéletben megkapja azt a szervezeti háttérrel, amely kellő mértékű kommunikációs-kapcsolati támogatást nyújthat a működésének hatókörét érintő elméleti (oktatási, kutatási) és gyakorlati kapacitások koordinálásához. Ezzel együtt kell világosan látnunk annak fontosságát, hogy megkönnyítsük tevékenységünk elméleti háttérének megismertetését és elfogadtatását más tudományterületekkel és azok akadémiai szervezeteivel és kutató intézeteivel.

A logisztikai tudományos közéleti háttérként fontos szerepet tölthet be a gazdaság növekedésében és fejlődésében, versenyképességének megeremtésében illetve fenntartásában valamint a közpiaci működés, azaz az állami tulajdonban működtetett kapacitások hatékonyságának növelésében.

Logisztikai Albizottság az MTA Agrártudományok Osztályán (1996-2005)

A logisztika számára a Magyar Tudományos Akadémián 1996-ban nyílt először alkalom az önszerveződésre. Tomcsányi Pál akadémikus, a IV. Agrártudományok Osztály Marketing Bizottság elnöke teremtett lehetőséget arra, hogy az Általános Marketingelméleti Albizottság és az Agrármarketing Albizottság

mellett egy új szakterület képviselői, a logisztikusok létrehozassák első akadémiai szervezetüket, a Logisztikai Albizottságot. Ez az eseménysor azt is magába foglalta, hogy szakembereink, oktatóink és kutatóink bekerülhettek az albizottságok munkáját összefogó bizottságba és belülről ismerhették meg annak tudományszervező munkáját, szervezeti működését és képletesen szólva mindennapi tevékenységét. A katonai logisztika már a megalakulás időszakában méltó módon képviseltethette magát: a 20 fős befogadó bizottságba két képviselőjét választották be, míg a Logisztikai Albizottság további három katonai logisztikust fogadott tagjai közé.

Első akadémiai ciklusai időszakában (egy akadémiai ciklus 3 esztendő, tehát itt három ciklusról van szó) az albizottság eredményes kezdeti lépéseket tett arra, hogy összefogja a polgári és a katonai logisztika tudományos szempontból meghatározó személyiségeit, oktatóit, kutatóit és gyakorlati szakembereit. A logisztika megjelenített szakterületei közül – a már említett katonai logisztikán túl – érdemes nevesíteni azokat, amelyekről számottevő volt a képviselő. Ide voltak sorolhatók a műszaki szakterületek, az agrárműszakiak és agrárgazdászok, a közgazdászok és a különféle menedzsment területek. A művelt ismeretrendszerek szempontjából jelen voltak a mérnöki tudományok (köztük a katonai műszaki tudományok), a közgazdasági tudományok, a hadtudományok, a mezőgazdasági tudományok és a menedzsment tudományok, amelyek természetes módon elsősorban a saját területük szakmai-tudományos képviselőjét igyekeztek megvalósítani és érdekeiket érvényre juttatni. Több felsőoktatási intézmény, kutató intézet, közlekedési illetve más logisztikai vállalt/szervezet vett részt az albizottság működésében, ami már önmagában is eredményes kezdetnek volt tekinthető. Ennek a kilenc esztendőnek a hozadéka abban az értelemben tekinthető mérföldkönek, hogy a logisztika megjelent az MTA-n, részt vállalt annak tudományszervező munkájában, képes volt egy igényes és kritikus kutatói-értelmiségi közegben a beilleszkedésre és teljesítményei elfogadtatására.

A Marketing Bizottság amellet, hogy a IV. Agrártudományok Osztályához tartozott, a művelt tudományos ismeretrendszer szempontjából megalakulásától fogva kapcsolódott a IX. Gazdaság- és Jogtudományok Osztályához is. Szakmai-tudományos szempontból a marketing, az üzleti tudományok részeként, az utóbbihoz állt közelebb. Ennek volt lényegében a következménye, hogy a 2002-2005-ös akadémiai ciklus egyik célkitűzése lett a bizottság szervezeti hovatartozásának a megváltoztatása, ami 2005-re, az új ciklus indulásának idejére be is következett.

Bizottság a Gazdaság- és Jogtudományok Osztályán és albizottság a Műszaki Tudományok Osztályán (2005-2011)

A Marketing Bizottság átkerülése a IX. Gazdaság- és Jogtudományok Osztályhoz magától értetődő módon felvetette a logisztikai szakemberek helykeresésének a kérdését is. A logisztika keresztmetszeti jellege miatt befogadóként több akadémiai osztály is szóba jöhetett. Elméletileg lehetséges megoldás lett volna az „együtt mozgás” a marketingesekkel, de ehhez sem Ők, sem a logisztikusok nem ragaszkodtak. Ez szakmailag is érthető volt, hiszen az egy tudományos műhelyhez tartozást igazoló szoros kapcsolat a két ismeretrendszer – marketing és logisztika – között számos elméleti és gyakorlati kérdés tekintetében igen, de az együtt maradási indokoló mértékben nem volt kimutatható. Ez még

inkább aláhúzza Tomcsányi Pál akadémikus nagyszerű tudományfejlesztői előrelátását, amikor a logisztika befogadásával megteremtette számára a tudományos megmértetés lehetőségét, és mintegy bevezette azt az akadémiai közéletbe.

A Logisztikai Albizottság tagjaiban tehát megalapozottan fogalmazódott meg az önállóvá válás lehetőségének gondolata, pontosabban fogalmazva annak elkerülhetetlensége, amennyiben folytatni kívántuk az MTA szintjén a tudományos közéleti jelenlétet/építkezést. A szándék és annak megalapozottsága természetesen fontos, de önmagában kevés lett volna. Kapcsolatrendszerek széles körének működésbe hozása és egyeztetések hosszú sora volt szükséges ahhoz, hogy az akadémiai működés folytatása, az önállóodás növekedése, netán a szervezeti szint lehetséges emelkedése is bekövetkezhesen.

A logisztikát két akadémiai osztály tudományos működési területéhez lehetett (és lehet ma is) leginkább kapcsolni, a VI. Műszaki Tudományok Osztályához és a IX. osztályhoz. A VI. osztály keretei között működött a Közlekedéstudományi Bizottság, amely tevékenységében eddig is szorosan együttműködött a Logisztikai Albizottsággal, és a mérnök-logisztikusokkal szoros szakmai kapcsolatokat alakított ki. Kódolva volt tehát a kettéválás, amelynek eredményeként 2005-ben megalakult:

- Az első önálló Logisztikai Bizottság (később Logisztikai Tudományos Bizottság) az MTA Gazdaság- és Jogtudományok Osztályán és
- A Közlekedéstudományi Bizottság keretében a Logisztikai Albizottság.

A Magyar Tudományos Akadémia Almanachja 2006 kiadvány [1] a két bizottságot tartalmazza és nevesíti azok tagjait. A VI. és a IX. osztályok részéről a bizottság illetve az albizottság befogadása és működési feltételeik megteremtése jelezte, hogy a tudomány részéről a logisztika nemzetgazdasági, társadalmi és az üzleti életben betöltött szerepének felismerése és elismerése egyértelműen megtörtént. A két osztály logisztikusai között a következő két akadémiai ciklusban (2005-2008 illetve 2008-2011) mind a tudományos munkák, mind a szakmai közélet területén a kapcsolat szoros maradt, ami a választott vezetők közötti jó együttműködésnek legalább olyan mértékben volt köszönhető, mint a művelt területek tartalmi összetartozásának. Ennek számos – évente legalább egy – közös konferencia, tanácskozás, együttes ülés és az időközben megszülető tudományos munkák, PhD értekezések megalkotásának sok esetben összehangolt segítése, értékelése és eredményeinek hasznosításában folytatott együttműködés a tanúsítója.[2]

Logisztikai Osztályközi Állandó Bizottság megalakítása, tagsága, tisztségviselői, tiszteletbeli tagjai (2011/2012)

Az MTA elnöksége az előző ciklus időszakában egy hosszú idő óta érlelődő szervezeti kérdésben döntött, tárgyyszerűen abban, hogy átalakítja az akadémiai bizottságok rendszerét. A megelőző évek során magam is több olyan rendezvényen, osztályülésen, konferencián vettem részt, ahol vitatéma volt a bizottságok bonyolult rendszere, jelentős számuk, átfedések a bizottságok által képviselt szakterületek között. Ezeknek, a részben joggal felvethető kérdéseknek a sorába illeszkedett a logisztika is azzal, hogy előzőleg szervezetileg kettévált és még így is csak a két legjelentősebbnek tekinthető tudományterületet (műszaki tudományok és gazdaságtudományok) tudta igazán a saját szakterülete vonatkozásában képviselni. A nehézségeket csak tetézte az, hogy a nem akadémikus köztestületi tagok az MTA szabályai szerint csak egy bizottságnak lehettek tagjai. Ez a gyakorlatban ugyan nem mindig érvényesült, de kellő bizonytalanságot ébresztett néhány olyan köztestületi tagban, aki szakterülete szerint két tudományos bizottsághoz is tartozhatott volna, illetve a gyakorlatban néha tartozott is. Példaként álljon itt az én esetem, mint aki az akadémiai logisztikai szervezetekben az alapítók egyikeként (majd albizottsági elnökként, később bizottsági alelnökként) folyamatosan részt veszek, ugyanakkor köztestületi tagként a Hadtudományi Bizottsághoz köteleztem el magam. A helyzet persze még ennél is bonyolultabb volt, de most eltekintenek a részletektől és csak a megoldást jelentő eredményről számolok be. Az MTA VI. és a IX. osztály elnökségeinek egyeztetése eredményeként 2011-ben döntés született az új akadémiai ciklusra (2011-2014) a IX. osztályhoz tartozó Logisztikai Osztályközi Állandó Bizottság létrehozásáról. Ez azt jelentette, hogy:

- a logisztika megtartotta önállóságát, annak ellenére, hogy az osztályon számos bizottság összevonásra került és az előzőekben az ide tartozó 20 bizottságból mindössze 12 maradhatott meg,
- az MTA-n a logisztikusok ismét egy szervezetbe kerültek, ami a szakmai szellemi tőke koncentrációját eredményezte, és további bővítését teszi lehetővé,
- a bizottságba az osztályok részéről a megegyezett létszámban a tagok delegálás útján jutottak, a delegált tagok pedig köztestületi tagként saját szakterületi bizottságuknál maradhattak.

A IX. osztály, az MTA más osztályaihoz hasonló szervezési elveket követve, a hozzá tartozó (új) bizottságok létszámait a képviselt köztestületi tagok száma alapján határozta meg. 7 bizottság esetében 20 fő (Statisztikai és Jövőkutatói Tudományos Bizottság, Emberi Erőforrás Gazdaságtana Tudományos Bizottság, Nemzetközi Gazdasági és Stratégiai Kutatások Tudományos Bizottsága, Politikatudományi Bizottság, Regionális Tudományok Bizottsága, Demográfiai Osztályközi Állandó Bizottság és Logisztikai Osztályközi Állandó Bizottság), 5

esetében (Állam és Jogtudományi Bizottság, Gazdálkodási Tudományok Bizottsága, Hadtudományi Bizottság, Közgazdaság-tudományi Bizottság, Szociológiai Tudományos Bizottság) pedig 30 fő lehetett a tagok száma. Az akadémikusokat, akik több területen is képviselthették magukat, nem kellett a létszámokba beszámítani. A két osztály előzőleg abban állapodott meg, hogy a műszaki területről (a VI. o. Közlekedéstudományi bizottság Logisztikai Albizottság bázisán) 8 fő, a gazdaságtudomány képviselőjében (a IX. o. Logisztikai Tudományos Bizottság bázisán) 12 fő delegálható, akiket az érintett logisztikus köztestületi tagok véleménye alapján fogadtak el.

Az új bizottság megalakítása a leírtak tükrében nem volt egyszerű szervezési és választási feladat, ami miatt a megalakítás 2011 őszéről 2012. januárra húzódott át.

A Logisztikai Osztályközi Állandó Bizottság megalakítására és tisztségviselőinek megválasztására 2012. február 14-én, az osztályelnök vezetésével megtartott ülésen került sor, nyílt javaslattételi lehetőség és titkos szavazás módszerével. Ennek eredményeként az ma a következő összetételben és szervezeti felépítéssel működik:

A Bizottság elnöke:

Chikán Attila akadémikus, az MTA levelező tagja

A Bizottság alelnökei:

Kulcsár Béla, a műszaki tudomány kandidátusa és

Turcsányi Károly, az MTA doktora

A Bizottság titkára:

Wimmer Ágnes, PhD

A Bizottság tagjai:

Bányai Tamás, PhD (a VI. o. delegáltja);

Bányainé Tóth Ágota, PhD (a VI. o. delegáltja);

Bohács Gábor, PhD (a VI. o. delegáltja);

Bokor Zoltán, PhD (a VI. o. delegáltja),

Dobos Imre, PhD (a IX. o. delegáltja);

Duleba Szabolcs, PhD (a IX. o. delegáltja);

Földesi Péter, a közlekedéstudomány kandidátusa (a VI. o. delegáltja);

Gelei Andrea, PhD (a IX. o. delegáltja);

Halászné Sipos Erzsébet, a közgazdaság-tudomány kandidátusa (a VI. o. delegáltja);

Illés Béla, PhD (a VI. o. delegáltja);

Kovács Zoltán, a kémiai tudomány kandidátusa (a IX. o. delegáltja);

Pató Gáborné Szűcs Beáta, PhD (a IX. o. delegáltja);

Rohács Dániel, PhD (a VI. o. delegáltja);

Tátrai Tünde, PhD (a IX. o. delegáltja);

Tóth Rudolf, PhD (a IX. o. delegáltja);

Városiné Demeter Krisztina, PhD (a IX. o. delegáltja);

Vörösmarty Gyöngyi, PhD (a IX. o. delegáltja).

A Bizottság tiszteletbeli tagjai:

Felföldi László, az MTA doktora

Knoll Imre, az MTA doktora

Tomcsányi Pál akadémikus, az MTA rendes tagja

A Bizottság állandó meghívottai:

Benkő Béla (Richter Gedeon)

Benkő János (Szent István Egyetem)

Berács József (Budapesti Corvinus Egyetem)

Bóna Krisztián (Budapest Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem)

Déri András (Logisztika-rendszertechnika Kft.)

Gál József (Szegedi Tudományegyetem)

Gritsch Mátyás (Budapesti Corvinus Egyetem)

Horváth Annamária (Budapesti Gazdasági Főiskola)

Keszthelyi Gyula (Honvédelmi Minisztérium Fegyverzeti és Hadfelszerelési Hivatal)

Kiss János (Budapesti Corvinus Egyetem)

Kiss Péter (Chinoi)

Kőhegyi Anita (Magyar Logisztikai Beszerzési és Készletezési Társaság)

Mondovics János (Logisztikai Fejlesztési Központ)

Mandják Tibor (Budapesti Corvinus Egyetem)

Némon Zoltán (Logisztikai Egyeztető Fórum)

Prezenszki József (Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem)

Ruppert László (Közlekedéstudományi Intézet)

Sebestyén László (logisztikai és minőségügyi szakértő)

Tánczos Lászlóné (Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem)

Varga Mihály (Nyugat-Magyarországi Egyetem)

A katonai logisztikát az integrált bizottságban hárman képviselik: az egyik alelnök, Tóth Rudolf ny. mk. dandártábornok, a IX.o. delegáltja és Keszthelyi Gyula ny. mk. dandártábornok, a bizottság állandó meghívottja. Jelenlétünknek ez a mértéke kifejezésre juttatja szakterületünk elismertségét és biztosíték arra, hogy egyrészt a civil logisztika tudományos műhelyeiben megtaláljuk helyünket, másrészt átadassuk a logisztika egészét gazdagító szakmai ismereteinket.

Néhány gondolat a logisztika képviselőinek akadémiai küldetéséről, céljairól, eredményeiről és az új bizottság munkatervéről

Szervezeti hovatartozástól függetlenül határozható meg az a **küldetés**, amelyet a logisztika delegáltjai a Magyar Tudományos Akadémia keretei között részben már eddig is képviseltek, és amelynek elérésére a jövőben is törekedniük kell. Ez lényegét tekintve a következőkben határozható meg:

- összefogni a logisztikához kapcsolódó tudáspolitikai és kutatásszervezési tevékenységet,
- megfelelő háttérrel biztosítani a tudományterület műveléséhez,
- megteremteni a szinergia lehetőségét a szakterületek között, a kutatásban, az oktatásban, a gazdaságpolitika és az üzleti élet területén.

Mindezek érdekében ki kellett alakítani az együttműködést a kapcsolódó szakterületeken működő akadémiai bizottságokkal, a logisztikai szakma hazai és nemzetközi képviselőivel, a szakterületen működő számos szakmai szervezettel, az érintett kutató intézetekkel és oktatási intézményekkel, az állami gazdaságpolitikai szereplőkkel és a vállalati szakemberekkel. Belátható, hogy ez minden valószínűség szerint csak egy több évtizedes programsorozat eredményeként érhető el az elvárható szinten. Nem köthető tehát egy vagy néhány akadémiai ciklushoz, megvalósítása következetes, egymáshoz szervesen kapcsolódó programsorozattal lehetséges.

A küldetés teljesítése elvi alapokon történik és célrendszer megfogalmazásának segítségével lehetséges. Ezeket már az 1996-ban létrejött Logisztikai Albizottság elkezdte kialakítani és fejlesztették tovább a jogutódok, bár a küldetés fenti megfogalmazása ebben a formájában először most került rögzítésre. Az akadémiai munka során követendő elvek és az ezekkel összhangban megfogalmazódott célok is egy folyamatos fejlődés eredményeként születtek meg. Ennek során leginkább az országos kitekintés igénye és az interdiszciplináris jelleg volt szándékunk szerint mindvégig elvi alapkövetelmény. Céljaink lépésről lépésre, ciklusról ciklusra alakultak ki és több formában is megvitattuk, részenként közre is adtuk azokat publikációkban, MTA kiadványokban és azokban a feljegyzésekben, amelyeket üléseinkről a mindenkori titkár készített. A célrendszer tartalma és elemei tehát fokozatosan alakultak ki és mára az alábbiakban foglalhatók össze:

- A logisztika nemzetgazdaságban betöltött megnövekedett szerepének felismertetése és elismertetése.
- Multidiszciplináris szemléletének elmélyítése.
- Az üzleti szférában, a vállalati tevékenységekben és a logisztikai szolgáltatásokban a mindenkori aktuális, a gyakorlat szempontjait kiemelten kezelendő kérdéseik vizsgálata, a gyakorlat-orientáltság elvi követelményének érvényesítése.
- A logisztika jelenlétének és szerepének erősítése a felsőoktatásban és a tudományos (PhD) képzésben.
- A hazai és a nemzetközi szakmai kutatások figyelemmel kísérése illetve azok eredményei adaptálásának segítése.
- A logisztika helyének és szerepének erősítése a szakmai és a tudományos közéletben és a szakirodalomban.

Köztudott, hogy a mindennapok munkája az akadémiai szervezetekben leginkább tudományos ülések, konferenciák, szakmai programok és úgynevezett kihelyezett ülések keretében valósul meg. Ezek tartalma, színvonala, igényesen megválasztott közreműködői, valamint szakmai és tudományos közéleti hatása a

legfontosabb mutatói a működés eredményességének. Ennek kifejtő bemutatása mindenképpen meghaladja egyrészt a szerző, másrészt egy ismertető cikk lehetőségeit, ezért álljon itt az alábbiakban csupán néhány kiemelt példa arra, milyen programokon illetve sorozatokon keresztül törekedtünk céljaink megvalósítására [3]:

- Megrendeztük a „Magyarország, mint logisztikai központ” c. országos konferenciát. A téma felvetése Chikán Attila nevéhez fűződik, aki szakértők bevonásával egy kutatási program keretében irányította az erre irányuló tanulmány kidolgozását. A konferencia azokat a feltételeket és lehetőségeket elemezte és vitatta meg, amelyek a nemzetgazdaságra is jelentős hatást gyakorló megvalósíthatóságot voltak hivatottak tisztázni.
- Állást foglaltunk a logisztikai mesterképzés megvalósításáról, a szakalapításról és a képzés tartalmáról. Ezt írásba foglalva eljuttattuk a Magyar Felsőoktatási Akkreditációs Bizottsághoz és a szakindításban érintett más vezető és egyetemi szervek, és természetesen a szakalapítók részére. Először a logisztikai mérnök mesterszak indult és később csatlakozott ehhez a logisztikai menedzser MSc képzés. A katonai felsőoktatás önállóan alapította és működteti megfelelő saját képzését.
- A „Hardver a logisztikában – a közlekedés” című konferenciánk és azt előkészítő egyeztetéseink a két terület kapcsolatát törekedett tudományos alapossággal és szakmai igényességgel vizsgálni. A mérnök logisztikusok számára a közgazdasági szemlélet, a közgazdászok és menedzser szakemberek részére a közlekedéstechnikai tartalom megismerése eredményezte a témakör szélesebb kitekintésű kezelését.
- Az „Ablak a világra” sorozatunk a nemzetgazdasági szempontokat vette sorra, amelyek közül két integratív erejű konferenciát emelek ki:
 - „Globális beszerzési sikerkritériumok – egy egyszerűsített megközelítés a legjobb gyakorlat feltárására” és a
 - „Disztribúciós súlypontok átrendeződése Európában” címűeket.

Úgy gondolom, hogy ezeknek a témáknak az aktualitása és jelentősége szakmai szempontból nem igényel magyarázatot.

- Műhelyvita keretében hallgattunk meg előadásokat szakértők és a témát kutató doktoranduszok előadásában a katasztrófa logisztika problémakörét illetően. Ennek elméleti és gyakorlati kérdéseit az MTA szintjén ezt megelőzően nem tárgyalta meg tudományos grémium. A téma felvétele programjainkba bővítette azoknak az országos hatókörű szervezeteknek és tevékenységrendszereknek a körét, amelyek ezzel bekerültek a logisztikai tudományos közélet akadémiai szinten is nyomon követett, elemzett és értékelt területei közé. A megkezdett folyamat sikeres folytatása szükséges ahhoz, hogy a katasztrófavédelem minél szélesebb szakértői köre csatlakozzon hozzánk és megteremtődjön a lehetőség együttműködésünk

értékteremtő, kölcsönösen hasznos tudományos eredményeinek megszületéséhez.

- Utolsó példaként említtem meg a „Logisztika a felsőfokú képzésben és a PhD felkészítésben” című sorozatunkat, amely évi rendszerességgel ad lehetőséget a különböző felsőoktatási intézményekben logisztikai témakörben megkezdett, folyamatában lévő vagy már befejezett doktoranduszi témák bemutatására és megvitatására. A sorozat jelentősége többrétű, közülük kettőre szeretnék röviden, egy-egy mondatban utalni. Nagyon fontosnak tartjuk, hogy a kutatásaikat kezdő PhD-sok lehetőséget kapjanak arra, hogy széles körű szakértői közösség előtt fejthessék ki érveiket témaválasztásukról, a tudományos probléma megoldására vonatkozó elgondolásukról, hipotéziseikről és alkalmazott vagy alkalmazni tervezett módszereikről. Ezekben a rendezvényeken egyetemek, főiskolák és kutató intézetek különböző logisztikai műhelyei is találkoznak és kommunikálnak egymással, amelyek saját szemléletük és eredményeik rendelkezésre bocsátásával gyakran segítik hozzá a doktoranduszokat a témájukhoz kapcsolódó tudományos probléma eredményes megoldásához.

A 2012-ben megalakult új bizottság elnöksége természetesen épít az eddig elért eredményekre, küldetésének tekinti a fent leírtakat, és folytatja azoknak a céloknak a megvalósítását, amelyek közül a fontosabbakról beszámoltam. Ezeknek jegyében készítette elő az elnökség program-javaslatát a megválasztását követő első tudományos ülésére. A megvitatott, kiegészített és elfogadott terv fő pontjait tekinthetik át az olvasók a következő összefoglalóban.

A Logisztikai Osztályközi Állandó Bizottság munkaterve a 2012-2014 időszakra (rövid kivonat)

1. A Magyar Tudomány Ünnepe alkalmából bizottságközi együttműködésben rendezett konferencia. Témája: az ellátási láncok és a gazdasági válság (kölcsönhatások, válságcsökkentési lehetőségek).

Az előző évek témái voltak: logisztika és versenyképesség; ellátási lánc menedzsment és fenntarthatóság; vállalati, piaci és nemzetgazdasági hatékonyság.

Javaslat az együttműködő partnerekre: IX. o. Gazdálkodástudományi Bizottsága, VI. o. Közlekedéstudományi Bizottsága.

2. Logisztika a felsőfokú oktatásban és a PhD képzésben c. programsorozat folytatása.

A 2012 decemberére tervezett következő konferencia első részét felsőoktatással, PhD képzéssel kapcsolatos aktuális kérdések megvitatására fordítjuk, előzetesen felkért hozzászólókkal.

A második részben 3-4 doktorandusz-hallgató előadására biztosítunk lehetőséget kutatási tervükről, kutatásuk aktuális állásáról. Hozzászólások, észrevételek és vita követi az ismertetéseket.

3. Felsőfokú képzés és iparági elvárások, műhelyviták oktatók és vállalati szakemberek részvételével. (Kiemelésre javasolt egyik terület az autóipar.)

4. „Ablak a világra” sorozat folytatása az MLBKT-val együttműködésben, gyakorló szakemberek részvételével szervezett műhelyviták szakmai kérdésekről. (A bizottság hangsúlyt kíván helyezni a logisztika és innováció kérdéskörének elemzésére.)

5. Logisztikai alkotóműhelyek bemutatkozása, alkalmanként rendezett kihelyezett ülések formájában.

Korábban felkeresett alkotóműhelyek: Miskolci Egyetem, Szent István Egyetem, Közlekedéstudományi Intézet, Pannon Egyetem. Javasolt következő helyszín: pl. Nyíregyháza és Záhony.

6. Katonai-védelmi logisztika helyzetének, működésének, sajátosságainak és jövőképeinek bemutatása. Ennek a tanácskozásnak, fórumnak a megszervezésében támaszkodunk a bizottság nagy tapasztalatú szaklogisztikusaira és rajtuk keresztül a katonai logisztika szellemi kapacitására. Célunk a katonai és a civil logisztika együttműködésében rejlő lehetőségek kihasználásának növelése. [4]

Záró gondolatok

Nem kerülhetem el annak beismerését, hogy egy nagyléptékű, nem csupán a részleteket, de néha a lényegesek közül is számos elemet elhagyni kényszerülő írásom csak részben lehetett képes a téma bemutatására. A hozzáértő olvasókra hagyatkozom és hivatkozom akkor, amikor feltételezem, hogy a kérdéskör fontosságának megértését és elismerését ez bizonyára nem akadályozta meg.

Tény és ezt reményeim szerint a leírtak is kellőképpen igazolják, hogy **a logisztika megjelenése és eddigiekben kivívott helye az akadémiai tudományos közéletben korszakos jelentőséggel bír.** Ennek megismertetésére eddig általában is és a katonai logisztika területén talán még inkább kevés erőfeszítés történt, amit

némiképpen igyekeztem pótolni a leírtakkal. A korszakos jelzővel persze nem kívánom azt sugallni, mintha az akadémiai tudományos közélet érdekében a logisztika máris azt a helyet foglalná el, amire a küldetése véleményem szerint predestinálná, és amelyet nem lenne minden logisztikus érdekében a jövőben tovább erősíteni.

Végül azt kívánom, hogy ez a cikk egyben egy felhívás szerepét is betöltse! Gyakorló logisztikusainkat, oktatóinkat és kutatóinkat ösztönözze arra, hogy a bizottság tudományos közéletben szükséges és lehetséges szerepvállalásához a maguk erejével járuljanak hozzá! Támogassák lehetőségeik szerint a Logisztikai Osztályközi Állandó Bizottság munkáját, kapcsolódjanak ahhoz szakértőként vagy köztestületi tagként, legyenek résztvevői az MTA honlapján is közzétett fórumainknak, konferenciáinknak vagy más rendezvényeinknek!

Felhasznált irodalom

1. A Magyar Tudományos Akadémia Almanachja 2006. Magyar Tudományos Akadémia, Budapest, 2006. ISSN 0133 2635 pp.: 494, 543.
2. Chikán Attila, Turcsányi Károly, Wimmer Ágnes: Időközi mérleg a Logisztikai Tudományos Bizottság munkájáról. Logisztikai Híradó, XIX. Évf. 6. szám 2009 december, pp.: 42-43.
3. Chikán Attila, Turcsányi Károly, Wimmer Ágnes: Kihívások és lehetőségek a logisztikában – a kutatás és a tudományos közélet szerepe. In Turcsányi Károly (szerk.): Logisztika a felsőfokú képzésben és a PhD felkészítésben II. (BCE-BMGE-VE-ZMNE), MTA IX.o., Budapest, 2007, pp.: 7-16. ISBN 978 963 508 550 7
4. Turcsányi Károly: A védelmi beszerzések reformja Nagy-Britanniában. Logisztikai Tudományos Füzetek 3., MLE, Budapest, 2006., pp.: 183-207. ISSN 1418 785X