

Csipkés Margit<sup>1</sup> Solymosi Loránd<sup>2</sup>

## ALTERNATÍVA A MAGYAR HONVÉDSÉG KÖZÚTI SZÁLLÍTÁSAINAK RACIONALIZÁLÁSÁRA BÉKEIDŐBEN

### ALTERNATIVE TO THE ROAD TRANSPORTATION RATIONALIZATION IN THE HUNGARIAN ARMY

#### **Absztrakt:**

*A katonai szállítás nagy múltra tekint vissza, hiszen a nagyobb csapatmozgással járó háborúk óta szükséges a katonák, az élelem, a fegyverek, illetve a tábori elhelyezésükhöz szükséges felszerelések szállítása, azonban arra vonatkozóan, hogy milyen szállítóeszközöket használtak pontos információk nincsenek. Napjainkban a katonai szállítások jelentős része a közúti alágazatra támaszkodik, esetenként vasúti, vízi és légi szállításra is találunk példát, amelyek során saját, katonai, illetve szerződések alapján polgári szállítóeszközöket vesznek igénybe. Anyagunkban a Magyar Honvédség által legnagyobb mértékben használt közúti szállítás folyamatát és annak egy fejlesztési lehetőségét tekintjük át napjainkban.*

**Kulcsszavak:** szállításirányítás, Magyar Honvédség, szállítás, közúti szállítás, katonai szállítás

*History of the military transport was started at time, when the big troops fought in a war, as was already the soldiers food, weapons, and equipment necessary to accommodate them in the camp have been shipped, but as to what means of transport used no exact information. Nowadays, the army, especially road transport of its own (sometimes rail, water or air), or contracts based on the so-called civil carriers. The military deliveries not only to the peace, domestic and international, but also the operations and supply deliveries during implementation. Our article so far as road transport is used by the military or the delivery organization we review today.*

**Keywords:** transport management, Army, road transportation, road transport, military transport

## BEVEZETÉS

A katonai szállítás története egyidős a hadviseléssel, hisz már az ókorban is szállítottak a katonák élelmet, fegyvert, illetve tábori elhelyezésükhöz szükséges felszereléseket. Az első magyar katonai szállítással foglalkozó szervezetek az Osztrák-Magyar Monarchia hadseregében 1914-ben alakultak, amelyeknek vezetésére a Központi Szállítás Vezetőség volt hivatott. A második világháború idején teljes vertikumban végezték hazánk és az átvonuló hadseregek mozgásainak, szállításainak szervezését és koordinálását. 1957-ben alakult meg a Központi Katonai Szállításvezetőség, amely később Közlekedési Szolgálatá, majd az MH Katonai Közlekedési Központ jött létre. A Magyar Honvédség logisztikai rendszerének

<sup>1</sup> Debreceni Egyetem, email: [csipkes.margit@econ.unideb.hu](mailto:csipkes.margit@econ.unideb.hu) ORCID: 0000-0003-1360-1473

<sup>2</sup> MH 5/24. Bornemissza Gergely Felderítő Zászlóalj. Email: [solymosi.lorand@mil.hu](mailto:solymosi.lorand@mil.hu) ORCID: 0000-0003-1950-1094

átalakítása eredményeként, a Magyar Honvédség Katonai Közlekedési Központ 2015. április 10-től a Magyar Honvédség Logisztikai Központ szolgálati alárendeltségébe került, amely Közlekedési Osztálya leginkább tekinthető a Közlekedési Szolgálat jogutódjának.<sup>3</sup>

A Magyar Honvédség (továbbiakban: MH) napjainkban közúti, vasúti és légi szállítást végez saját eszközeivel, illetve szerződések alapján polgári fuvarozókkal, vagy szállítványozókkal juttatja, juttattatja el egyik pontból a másikba a szükséges anyagokat, eszközöket, személyeket. A felsoroltak közül a leggyakoribb a közúti szállítás, amely nem csak békeidőben a kiképzési, ellátási és egyéb feladatokkal kapcsolatos szállításokat, hanem az ország határait is átlépő műveleti, utánpótlási szállítások során is végrehajtásra kerülnek. A másik, leggyakrabban használt szállítási mód a vasúti szállítás, amely segítségével leginkább technikai eszközök és nagy mennyiségű anyagok szállítását hajtja végre az MH belföldi és nemzetközi viszonylatban egyaránt. A légi úton történő szállításhoz leginkább a műveleti területre kijuttatandó anyagokat, személyi állományt és kis mennyiségű technikai eszközöket szállítják ki. A légi szállításhoz a helikoptert (a forgószárnyas repülőgép csoportjába tartozik) kell megemlíteni, amelyeket a Honvédség használ anyag- és személyszállításra békeidőben, rendkívüli helyzet esetén (természeti katasztrófa) és műveleti szállítások esetén is.

Anyagunkban így a katonaság által legnagyobb mértékben használt közúti szállítást, illetve a szállításszervezést tekintjük át napjainkban.

## A KÖZÚTI ÁRUSZÁLLÍTÁSRÓL ÁLTALÁBAN

Az áruszállítás a logisztikai rendszerben anyagok, illetve fél- és késztermékek áramlását jelenti, amelyet a szállítás lát el. A szállítás a logisztikai értéklánc egyik alapvető elemének (esetenként tevékenységének) tekinthető, mivel egy-egy termék teljes útját végigkíséri a nyersanyag kitermelésétől, annak feldolgozásán, termelésén keresztül, a végső fogyasztóig. Abban az esetben, ha a szállítás feladatát külső cégre bizzuk, akkor a szállítás körülményei alapján megkülönböztetünk szállítványozót, fuvarozót vagy komplex logisztikai szolgáltatót. A szállítványozó saját nevében a megbízója számlájára vásárolja meg a fuvarozási és az árutovábbításához szükséges egyéb szolgáltatásokat (tárolás, rakodás), illetve végzi el a felmerülő tevékenységeket (hatósági ügyek intézése) [1].

Ezzel ellentétben a fuvarozó saját eszközével, fuvarozási szerződés keretében fuvardíj fejében arra vállalkozik, hogy a meghatározott küldeményt a feladó által megjelölt rendeltetési helyre elvigye és a címzettnek változatlan formában átadja.

A komplex logisztikai szolgáltató olyan külső szolgáltató, amely a megbízó vállalat teljes vagy részlogisztikai feladatát teljesíti, átvállalja, amelyet hagyományosan, azaz korábban a megbízó cég még szervezeten belül végeztet el saját maga [2].

Az áruszállításnak nagyon sok csoportosítása létezik, anyagunkban csak a közúti áruszállítással foglalkozunk, mivel a Magyar Honvédségnél döntő többségben ezt használják jelenleg.

<sup>3</sup> <http://www.honvedelem.hu/szervezet/mhkkk>

A legfontosabb szállítási ágazat Magyarországon (1. táblázat) az elmúlt tizenöt év adatai alapján a közúti szállítás volt. A szállított áruk összes tömegéből (ezer tonna) minden évben (kivétel a 2001., 2011-2015. évek) 82% feletti ezen szállítási forma részaránya. A közúti áruszállítás elsősorban a rövidebb távú helyi és regionális forgalomban gazdaságos, de a hosszabb távon (belföldi és nemzetközi szállítás) is szívesen alkalmazzák számos előnye miatt. Előnye például, hogy mindenhol elérhető, legsűrűbb vonalhálózattal rendelkezik, háztól házig történik a szállítás, relatíve gyors szállítási mód, minden árufajta elszállítható közúton, nagyfokú rugalmasság jellemzi a szállítást és Európa szerte igen fejlett már az infrastruktúrája [3, 4]. Továbbá alaptulajdonsága ezen al-ágazatnak, hogy a szállítási idő is rövid és szinte minden árufajta szállítása lehetséges ezzel a szállítási formával.

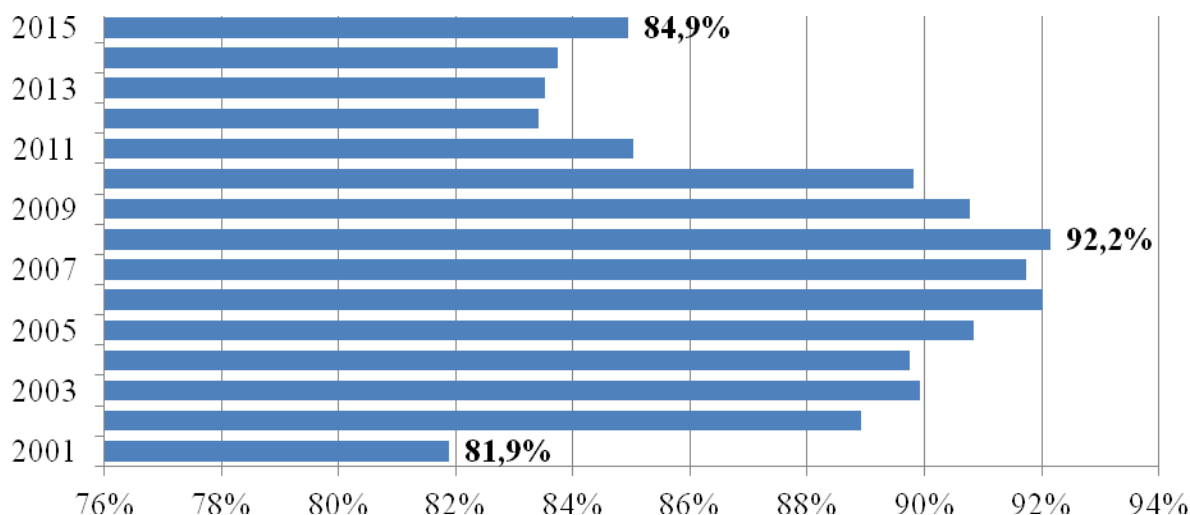
Hátrányának tekinthető azonban, hogy ez a forma sokkal környezetszennyezőbb és energiaigényesebb, mint például a vasúti vagy a vízi szállítás, sokkal balesetveszélyesebb is és nagyban befolyásolják az időjárási viszonyok is [5].

Hátrányai közé sorolhatjuk még, hogy a nagy mennyiségű, illetve a nagy tömegű áruk elszállítása nem valósítható meg ezen al-ágazattal (a járművek és az úthálózat sajátosságai miatt). A többi közlekedési ágazathoz képest nagy az emberi erőforrás igénye és igen balesetveszélyes [6].

Év	Szállított áruk tömege közúton, ezer tonna	Részaránya az összes szállított áruk tömegéből, %
2001	124 913	71,66%
2002	211 393	82,46%
2003	207 695	84,02%
2004	204 663	83,54%
2005	216 411	85,53%
2006	233 183	87,49%
2007	218 169	87,39%
2008	231 915	87,91%
2009	202 055	85,55%
2010	171 226	84,21%
2011	149 693	79,33%
2012	130 556	76,63%
2013	132 149	76,33%
2014	154 256	76,31%
2015	158 490	77,87%

1. táblázat A közúti áruszállítás alakulása Magyarországon (2001-2015)

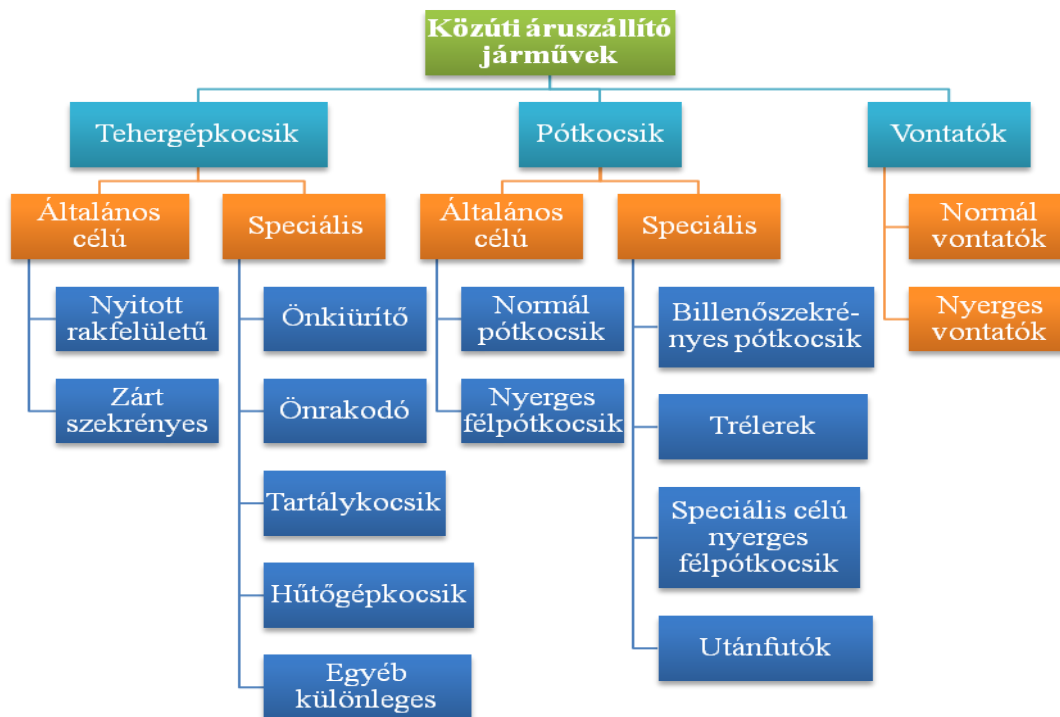
Forrás: Saját szerkesztés a [7] adatai alapján



**1. ábra Közúti áruszállítás részaránya a teljes áruszállításon belül Magyarországon**  
 Forrás: Saját kalkuláció a [7] adatai alapján

A szállított áruk tömege alapján megállapítható, hogy az összes szállított áru mennyiségének túlnyomó hányadát a közúti szállítás teszi ki. 2001-től vizsgálva minden évben 82% felett van a közút részaránya (1. ábra). Kiemelkedő volt 2003-2010 évek közötti időszak, mivel ekkor a szállított áruk kb. 90%-át (esetenként 90% feletti értékét) a közúton szállították.

A közúti áruszállítás járművei általános és speciális célúak lehetnek, azaz sokféle áru, vagy csak egy meghatározott árufajta, vagy árucsoport szállítására alkalmasak. A közúti áruszállító járművek főbb csoportjait a 2. ábrából ismerhetjük meg.



**2. ábra Közúti áruszállító járművek csoportjai**  
 Forrás: Saját szerkesztés [8] alapján

3 fő csoportot különíthetünk el, amelyek a tehergépkocsik, a pótkocsik és a vontatók. Minden főcsoportban általános és speciális csoportokat különíthetünk el (kivétel a vontatók esetében), amelyek további alcsoportokat tartalmaznak. Az alcsoportok mindegyik valamilyen speciális tulajdonsággal rendelkezik, amelyek alapját jelenthetik a fő alkalmazási területeknek.

A katonai szállításoknál is fontos szerepe van az olyan speciális pótkocsiknak, amelyek igen nagyméretű és tömegű rakományok közúti fuvarozására alkalmasak (természetesen itt szükséges már külön hatósági engedély is a közúti forgalomhoz). Maximális teherbíró képességük akár 600 tonna, mely szerelvény, a tengelyek, illetve a kerekek számának függvényében kevesebb is lehet. A fordulóképesség javítása érdekében egyes típusoknál kialakították, hogy az első és a hátsó tengelyek egymástól függetlenül is kormányozható legyen. Ezen pótkocsikat azonban csak olyan vontatójárművek vontathatják, amelyek megfelelő nagyságú vonóerővel rendelkeznek

Csoportosíthatjuk a közúti áruszállító járműveket teherbírásuk szerint is. Ebben az esetben megkülönböztetünk kisteherbírású- (0,75-2,5 tonna), közepes teherbírású- (2,5-6 tonna) és a nagyteherbírású járműveket (6 tonna feletti).

A következőkben a Magyar Honvédség szállítását kívánjuk bemutatni.

## A SZÁLLÍTÁS A MAGYAR HONVÉDSÉGBEN

Az általános fuvarozás és a katonai szállítás fogalmát boncolgatva némi különbséget vélünk felfedezni a két fogalom között. A fuvarozás fogalmát jelenleg legpontosabban a Polgári Törvénykönyv XLI. fejezete (488§) fogalmazza meg [17]: „A fuvarozás 488. § (1) Fuvarozási szerződés alapján a fuvarozó díjazás ellenében köteles a küldeményt rendeltetési helyére továbbítani és a címzettnek kiszolgáltatni. (2) A szerződés a fuvarozás elvállalásával jön létre. Jogszabály kimondhatja, hogy a küldemény átvétele jelenti a fuvarozás elvállalását”.

Ha a Polgári Törvénykönyv által, illetve a Hadtudományi Lexikon által leírt két fogalmat összehasonlítjuk, akkor megállapítható, hogy a katonai szállítások alatt nemcsak az anyagok, illetve az eszközök eljuttatását jelenti a célállomásig, hanem a személyi állomány szállítását is. Nagyobb különbségnek tekinthető a két anyagtovábbítási mód között, hogy a saját eszközzel, saját anyag szállítása során végrehajtott katonai szállításhoz nem szükséges fuvarozási szerződés, mivel ez a szállítás csak akkor valósítható meg minden esetben, ha arra előjárói utasítás van. Ez az utasítás történhet egyaránt írásban, vagy szóban is, amely elvégzése kötelező érvényű, amennyiben az érvényben lévő jogszabályokkal, rendeletekkel, utasításokkal az nem ütközik.

Elszámolása a fuvarozásnak általános és katonai esetben nagyjából azonos módon történik. A továbbítást végrehajtó szervezetnél a tevékenység végzése közben felmerült költségeket elszámolják (amelyet fuvardíjként könyvelnek el). A költségtételek esetenként változnak, a honvédség esetében az üzemanyag felhasználás a legjellemzőbb.

A katonai szállítások fogalmát jelenleg legjobban a Hadtudományi Lexikon határozza meg, miszerint „a katonai szállítás a magasabb-egység, az egység, az alegység, az intézmények, a

különítmények, a katonai anyagok és a technikai eszközök, katonai szállítmányok eljuttatása egyik körletből (pontról) a másikba különféle közlekedési ágak útján” [Szabó J. (1995b): Hadtudományi Lexikon II. kötet (Magyar hadtudományi Társaság, Budapest)].

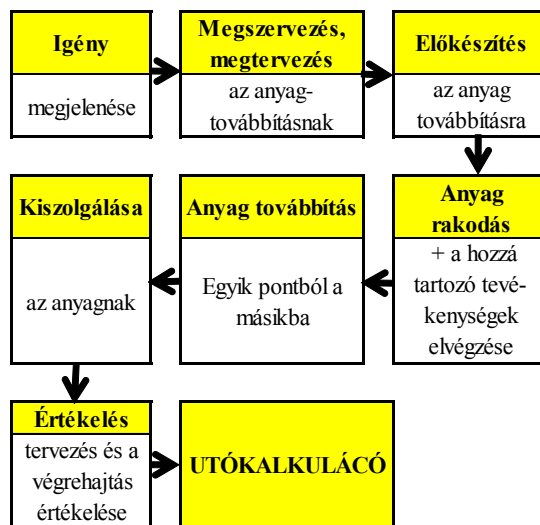
Látható tehát, hogy a katonai szállítások nem csak az anyagok és eszközök, hanem a személyi állomány eljuttatását is magába foglalja.

A katonai szállításon belül megkülönböztethetjük az MH belső szállításait, amely tovább bontható ellátási, kiképzési és a védelmi rendszer átalakításával kapcsolatos szállításokra, amelyeket a továbbiakban vizsgálni fogunk. Ezen kívül a katonai szállítások további csoportokra bonthatók, mint például a nemzetközi szerződésekből, tagságból eredő szállítások, a befogadó nemzeti támogatásból fakadó, a veszély és katasztrófa helyzetekkel, valamint az MH egyéb feladataiból eredő szállításokat (455/2004 MH ÖLTPK intézkedése, amely intézkedést a 193/2006 MH ÖLTPK intézkedése módosított).

Az *ellátási szállítás* biztosítja a katonai szervezetek mindennapi tevékenységéhez szükséges anyagok és eszközök szállítását az ellátó katonai szervezet és az utalt katonai szervezet között, amely hazánkban 10-250 km távolságot jelent. A *kiképzési szállítás*, amely az alegységek kiképzéseivel függnek össze, ezek általában a helyőrség és a kiképzés helyszíne között valósulnak meg, amely általában kis távolságra helyezkednek el egymástól, esetenként beszélhetünk nagyobb gyakorlatokról is, amelyek távolabb is megrendezésre kerülhetnek az alakulat állomáshelyétől, de ezek száma elenyésző a napi kiképzési rendezvények során végrehajtott szállításokhoz képest. A nemzetközi szerződésekből, tagságból eredő szállításokat, amelyet a továbbiakban műveleti szállításként vizsgálunk. *Műveleti szállítás* minden olyan jellegű szállítási folyamat, amely műveleti területre szállít. Ez a szállítási mód napjainkban ötszázottól több ezer kilométerig terjedhet.

A Magyar Honvédség szállítási feladatainak csoportosítását, lebonyolítását a 455/2004 MH ÖLTPK (Magyar Honvédség Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsnokság) [10] intézkedéssel szabályozta, amelynek utasításait az 193/2006 MH ÖLTPK [11] módosította. Ezekben a szabályozásokban pontos megfogalmazás volt található arra, hogy a Magyar Honvédség katonai szervezetei a katonai anyagszállításokat az alakulatok saját gépparkjával, vagy egy másik alakulat gépeivel, vagy a polgári szállítást igénybe véve lehet megoldani.

A szállítás/fuvarozás folyamata nagymértékű hasonlóságot mutat a polgári szállítás/fuvarozás folyamatának elemeivel, amelyet a 3. ábra mutat be.



3. ábra A közúti katonai anyagszállítás folyamatának elemei

Forrás: Saját készítésű ábra a [12] alapján

A katonai szállítás tárgyát képező rakományt „szállítandó anyagnak” nevezi a szakirodalom, melybe a Hadtudományi Lexikon a következőket sorolja: harcokcsik (nehéz, közepes, könnyű és úszó harcokcsik), harcjárművek, gépjárművek, áramforrások, műhelyfelszerelések, javító-karbantartó és fogyóanyagok. [13] Egy másik szakirodalom [14] azonban már anyagnemeknek nevezi a szállítás tárgyát.

Az MH belső, kiképzési és ellátási szállításait tovább bonthatjuk helyőrségi és helyőrségen kívüli szállításokra. A helyőrségi szállítás minden olyan szállítás, amely a katonai szervezet települési helyének/városának közigazgatási határán belül valósul meg. Ez alól kivétel például az MH 5. BILDD (Magyar Honvédség 5. Bocskai István Lövészdandár), amelynek vannak települt alegységei Debrecenben, Hajdúhadházon és Hódmezővásárhelyen is, de a Debrecen-Hajdúhadház viszonylatban végrehajtott szállítás nem minősül helyőrségen kívüli szállításnak. A helyőrségen kívüli, távolsági szállítás minden olyan szállítás, amely az előzőekben leírtaktól eltér [15].

A katonai szállítás főleg úgynevezett „saját számlás fuvarozást” végez, illetve szállítmányozó tevékenységet lát el a Magyar Honvédség alakulatainál. A „saját számlás fuvarozás” a közúton való áruszállítást jelenti, ha a szállított áru a szállítást végző vállalkozás tulajdonában van. Ez lehet beszállítás a végső helyre, vagy elszállítás egy másik pontra (amely saját tulajdonában van). Ezen esetben a jármű lehet bérelt és saját tulajdonú is. A gépjárműbérletnél a bérbeadó csak az üzemképes járművet adja, a gépkocsivezető és a feladat járműhöz rendelése, a végrehajtás megszervezése egyaránt a bérlő dolga. A gépjárműbérlet, mint szerződéses viszony, mind a személyszállítás, mind az árutovábbítás területén közismert gyakorlat. A rendelkezésre bocsátásnál csak az autóbusz és személygépkocsi ilyen módon való igénybevételére van lehetőség.

A katonai szállításokhoz minden szállító gépjármű felhasználható, amelyet az általános részben felsoroltunk. A saját eszközök igénybevétele mellett lehetőség van polgári eszközök

használatára is, amely az MH kapacitásán felüli szállítások, vagy a gazdaságossági szempontok szem előtt tartása miatt kerülhet alkalmazásra.

A Magyar Honvédség, csak közúti és (korlátozott lehetőségekben) légi saját szállító kapacitással rendelkezik. Saját szállítású vasúti és csővezetékes szállítás nem jellemző a katonaságra, annak ellenére, hogy a második legnagyobb volumenű szállítások a vasúti alágazat igénybevételével valósulnak meg

A katonai szállítások nagy része közúton történik, esetenként összetett szállítás is előfordul (sok esetben elengedhetetlen). Mivel Magyarország úthálózata a különböző EUROSTAT adatok és számítások alapján átlagosnak tekinthető a többi Európai Unió tagállam úthálózatához képest, így szinte az összes haza és távolabbi országokba történő szállítás megoldható így.

## A KÖZÚTI SZÁLLÍTÁSOK SZERVEZÉSE A MAGYAR HONVÉDSÉGBEN

A Magyar Honvédség szállítás-szervezését a közlekedési, vagy szállító szakemberek, illetve a beosztottak végzik. A szállítás-szervezés csúcán az MH ÖHP Logisztikai Műveleti Főnökség közlekedési szakállománya (továbbiakban MH ÖHP LMF) és az MH Logisztikai Központ (továbbiakban MH LK) áll, amely többek között az MH Katonai Közlekedési Központ (továbbiakban MH KKK), illetve az MH 64. Boconádi Szabó József Logisztikai Ezred előljáró katonai szervezete. Ez a két szervezet közösen tervezi és irányítja az MH szintű, központi szállításokat.

Ha például egy MH ÖHP alárendelt katonai szervezet szállítóképességén felüli szállítási igényt kap, akkor az alakulat Logisztikai Főnökség Közlekedési részlege, az MH ÖHP LMF-től igényli meg a szükséges szállítóképességet. Amennyiben az MH ÖHP alakulatai nem képesek a szükséges szállítóeszközöt biztosítani, akkor a megfelelő csatornákon keresztül, az MH ÖHP LMF kéri az MH LK-t a szükséges szállítóeszköz biztosítására, akár polgári szolgáltató bevonásával is.

A Magyar Honvédség szállítás-szervezésének alapja nem sokban tér el a polgári élettől. A szállítás folyamata itt is a megrendeléssel, illetve az igény felmerülésével kezdődik. Az igényt támaszthatja az alakulat alárendeltségében lévő alegység, utalt szervezet, vagy az előljáró, illetve az ellátó katonai szervezet. Az igény beérkezését követően a közlekedési vagy szállító szakállomány kiválasztja a megfelelő szállítójármű típust, majd kijelöli a végrehajtó alegységet. A kijelölt alegység feladata a gépjárművezető és a szállítójármű kiállítása a közlekedési részleg utasításai szerint.

A közúti szállítások szervezése ma a szervezeten belül lokálisan történik, minden alakulat a saját, illetve az utaltsági rendben hozzá rendelt alakulat(ok) szállítási feladatait állandó jelleggel koordinálja, nincs országos, vagy területi irányítási rendszer a közúti szállítások vonatkozásában. 2004-ben kiadásra került az MH Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsnok (az MH ÖHP elődje), 455/2004 (HK 23.) intézkedése, a Magyar Honvédség szállítási rendszeréről. Ebben az intézkedésben meghatározásra került, hogy a tárintézetek az ellátási anyagok kiszállításáról heti tervet készítsenek, és azt küldjék el az MH KKK részére. Az MH KKK terveze meg a szállítást és azt igazolja vissza a tárintézet felé. Ebben az



intézkedésben már meghatározásra került, hogy az egy helyőrségben lévő alakulatok igényeinek kielégítését a tárintézetek egy időpontra tervezzék. Ebben kerül meghatározásra az is, hogy az alakulatok helyőrségen kívüli szállításait az MH KKK felé jelenteni kellett és a szabad kapacitások kihasználása érdekében az MH KKK módosíthatta a jármű menetrendjét, vagy menetvonalát. A 2004. évben az MH-ban még nem igazán voltak kiépülve az informatikai rendszerek, a szállításokkal kapcsolatos információk telefonon, szóban, vagy faxon kerültek átadásra az MH KKK-nak. Ez az intézkedés az MH-ban bekövetkezett átalakítások után nem került újra feldolgozásra és aktualizálásra, illetve egy új intézkedés kiadásra.

A Magyar Honvédség közúti szállításainak teljesítmény mutatóit a 2011-2013 közötti időszakban, a nagyobb alakulatok által, az MH ÖHP LMF részére, az Információs Kapcsolat Rendszerben (továbbiakban: IKR) küldött jelentései alapján vizsgáltuk.

A jelentésekből kitűnik, hogy az alakulatok több száz, illetve ezer szállítási feladatot hajtottak végre évente, amely az ellátással függ össze [18; 19; 20; 21; 22].

Ha figyelembe vesszük az MH-ban rendszeresített főbb tehergépkocsik, RÁBA H-14, H-18, URAL-4320, MAN 22.240DF, IVECO 110-17, MB 1017, UNIMOG-435 fogyasztási normáját, a helyőrségek és Budapest távolságát, akkor láthatjuk, hogy az alakulatok vételezései eszközönként mekkora üzemanyag költséggel bírnak (2.sz.táblázat).

Helyőrségek	Felhasznált üzemanyag értéke típusonként (Ft)						
	MAN 22.240DF	IVECO 110-17	MB 1017	RÁBA H-14	RÁBA H-18	UNIMO G-435	URAL- 4320
Debrecen	65 530	36 188	44 990	61 617	69 442	34 232	88 025
Győr	34 325	18 956	23 566	32 276	36 374	17 931	46 108
Hódmezővásárhely	53 615	29 608	36 810	50 414	56 816	28 008	72 020
Kaposvár	52 764	29 138	36 226	49 614	55 914	27 563	70 877
Kecskemét	24 680	13 629	16 944	23 207	26 153	12 893	33 152
Pápa	46 523	25 692	31 941	43 746	49 301	24 303	62 494
Székesfehérvár	18 155	10 026	12 465	17 071	19 239	9 484	24 388
Szentes	43 970	24 282	30 188	41 345	46 595	22 969	59 064
Szolnok	32 907	18 172	22 593	30 942	34 871	17 190	44 203
Tata	19 574	10 809	13 439	18 405	20 742	10 225	26 293
Várpalota	26 382	14 569	18 113	24 807	27 957	13 782	35 439
Veszprém	34 609	19 112	23 761	32 543	36 675	18 079	46 489
<b>Összesen (Ft)</b>	<b>453 034</b>	<b>250 183</b>	<b>311 038</b>	<b>425 987</b>	<b>480 081</b>	<b>236 659</b>	<b>608 553</b>

**2. táblázat: Helyőrségek és Budapest oda-vissza távolság alatt felhasznált üzemanyag fogyasztási normák a megtett távolsága és felhasznált üzemanyag értéke típusonként**

Forrás: IKR jelentések [18], [19], [20], [21], [22] alapján saját szerkesztés

Amennyiben nem minden alakulat megy vételezni, hanem központilag szervezett elosztási útvonalak kerülnek meghatározásra, akkor a költségek a 3. táblázat szerint alakulnak.

Járműtípusok	MAN 22.240 DF	IVECO 110-17	MB 1017	RÁBA H-14	RÁBA H-18
Szállítási viszonylatok	Üzemanyag költség (Ft)				
Budapest – Szolnok - Debrecen és vissza (494 km)	70 068	38 695	48 107	65 885	74 252
Budapest-Kecskemét- Szent-Hódmezővásárhely és vissza (376 km)	29 452	36 616	50 147	56 515	27 860
Budapest-Székesfehérvár- Várpalota-Veszprém (222 km)	31 488	17 389	21 619	29 608	33 368
Budapest- Székesfehérvár- Kaposvár (386 km)	54 750	30 235	37 589	51 481	58 019
Budapest-Tata- Győr-Pápa (352 km)	49 927	27 572	34 278	46 947	52 908
<b>Összesen típusonként (Ft)</b>	<b>235 686</b>	<b>150 506</b>	<b>191 741</b>	<b>250 437</b>	<b>246 406</b>

**3. táblázat: Központi szállításszervezés esetén, az elosztási útvonalakon keletkező üzemanyag költségek típusonként és útvonalanként**

Forrás: IKR jelentések [18], [19], [20], [21], [22] alapján saját szerkesztés

Ha a 2. és a 3. táblázatban kapott összegzett eredményeket összevetjük, a két módzat szerint, láthatjuk, hogy a központi irányítással, az elosztási útvonalakon történő szállítások mekkora megtakarítást eredményeznének alkalmanként (4.sz. táblázat).

Típusok	Jelenlegi szállításiirányítás esetén (Ft)	Központi szállításiirányítás esetén (Ft)	Megtakarítás a központi szállításiirányítással (Ft)
MAN 22.240DF	453 034	235 686	<b>217 348</b>
IVECO 110-17	250 183	150 506	<b>99 677</b>
MB 1017	311 038	191 741	<b>119 297</b>
RÁBA H-14	425 987	250 437	<b>175 550</b>
RÁBA H-18	480 081	246 406	<b>233 675</b>

**4. táblázat: A jelenlegi és a központi szállításiirányítás esetén felhasznált üzemanyagok értéke és a központi szállításiirányítási rendszer által elérhető megtakarítások típusonként**

Forrás: IKR jelentések [18], [19], [20], [21], [22] alapján saját szerkesztés

Ha csak például évi húsz alkalommal indul egy központilag szervezett szállítás a helyőrségekbe, akkor a megtakarítás 1 993 540 Ft-tól 4 673 500 Ft-ig terjed.

A szervezeten belül a szállításokkal kapcsolatos információk szóban, illetve írásban áramlanak, melyek alapját jelentik a kiállítás helyének, idejének, a szállítás menetvonalának, a szállítandó anyagok fajtáinak, a célállomás vagy a rendeltetési hely meghatározásának. Igen nagy problémát okoz esetenként az szállítási igény pontatlansága, amely megnehezíti a szakállomány munkáját, mivel a szükséges információk beszerzése rengeteg időt és utána járást igényel, valamint sok esetben az igénylő sincs tisztában azzal, hogy az elszállítandó anyag milyen paraméterekkel rendelkezik.

A szervezeten belül a közúti szállítás egyik legfontosabb okmánya a menetlevél. A menetlevél első sorban a gépjármű mozgásának engedélyezésére és az üzemanyag felhasználás elszámolására szolgál, de lehetőség van az eszközök futás teljesítményének, futás-kihasználási tényező meghatározására, vagy a szállítás hatékonyságának kimutatására is. A menetlevélen a szállítandó anyagról, a címzetről, a feladóról, a rendeltetési helyről semmiféle információ nem található. Létezik málházási jegy a szervezeten belül, de ez leginkább az elvonuló alegységek rakodási terve. Beszélhetünk még rakodási jegyről, bár ez a nyomtatvány nincs igazán alkalmazva az MH-ban. Ez az okmány szolgálhatná azt a célt, hogy a szállítást végrehajtó alegység gépkocsivezetője és az anyagot átadó aláírásával igazolná az anyag mennyiségét, illetve állapotát. Ezt követően a címzettnél ezen okmány alapján kerülne átadásra a gépkocsivezető részéről a szállított anyag. A probléma ezzel a fajta megoldással az, hogy az okmány nem kötelezően előírt menetokmány, illetve az, hogy a szervezeten belül az anyagmozgás utalványok formájában történik. Az utalvány aláírásának hiányában az anyag kiadása, átadása nem engedélyezett. Az utalványok aláírására csak az átvevő szervezet megbízottja, anyagnemfelelőse jogosult (ezek alapján a jövőben szükséges lenne az ezzel kapcsolatos szabályozók módosítása). Így ha például élelmezési és ruházati anyagot kell vételezni a tárintézettől, akkor utazik az élelmezési és a ruházati raktáros is.

Ma a Magyar Honvédség központi raktárai többnyire Budapesten találhatóak. A központi anyagellátás szállítása úgy működik, hogy minden alakulat útba indít járművet/járműveket Budapestre és elszállítja a megadott anyagokat (többnyire minden szakág külön szállít).

Az elszállításra kerülő anyagok igen ritkán kerülnek kiadásra egység-akománnyként, amely nagy mértékben hozzájárulna a raktér-fogat, rakfelület megfelelő kihasználtságához, illetve a gépiesített anyagmozgatáshoz. Az MH rendelkezik egység-akomány képző eszközökkel, találkozhatunk EUR sík fa rakodólappal, műanyag falú konténerrel, 20 lábás konténerrel, hajlékony falú konténerrel (HAFUK-150, HAFUK-300).

## A KÖZPONTI KÖZÚTI SZÁLLÍTÁSIRÁNYÍTÁS ÉS AZZAL KAPCSOLATOS KÉRDÉSEK

A központi közúti szállításirányítás bevezetése napjainkban több problémát, illetve kérdést is felvet. Az egyik ilyen a központi szállításirányítást végrehajtó személyi állományának megfelelő mennyisége. Az MH KKK feladatkörébe tartozna a központi szállítások tervezése,

szervezése és végrehajtása, vagy végrehajtatása más katonai szervezetekkel, amelyben kérdéses, hogy rendelkezik-e ehhez elegendő személyi állománnyal, szükséges-e az állománytábla bővítése, vagy erőforrás átcsoportosításával meg tudja-e oldani? Véleményünk szerint az MH KKK, az alakulatok szakállományával együttműködve, megfelelő informatikai háttér segítségével, a jogszabályi háttér megteremtésével képes lehet a feladat végrehajtására. Az MH KKK szervezné, tervezné, hajtaná, illetve hajtatná végre a szállítási feladatokat, kontrollálná azokat, végeredményben szállítmányozói feladatokat látna el, szállítaná, vagy szállíttatná ki az anyagokat a tárintézetek tervei alapján a legköltséghatékonyabb módon. Ez azt feltételezi, hogy több alakulat anyaga kerülne fel a teherautóra.

Ahogy korábban is említettük már napjainkban a tárintézetből az anyagot, csak az alakulat által meghatalmazott személy, általában az anyagkezelő veheti át az anyagutalvány aláírásával. Ez a ma alkalmazott rendszer nem teszi lehetővé, hogy akár kettőnél több alakulat anyaga is egy teherautón legyen. Amennyiben ez a probléma kiküszöbölésre is kerülne, a másik probléma a tárintézettől az MH KKK, illetve az alakulat felé áramló információ lassú és hiányos az elszállítandó anyagokról, ezek hiányában a szállítás tervezését nem lehet pontosan megoldani. Amennyiben ez a probléma is kiküszöbölésre kerülne, már csak néhány akadálya maradna a központi szállításirányítás és az elosztási útvonalak alkalmazására.

## KÖVETKEZTETÉSEK ÉS JAVASLATOK

Az MH alakulatai nagyszámú közúti szállítást hajtanak végre minden évben. A szállítások során a szállítókapacitásnak csupán az 56-66 százalékát használja ki a honvédség [17]. Ennek egyik oka lehet, hogy a szállítások előre nem, vagy csak kis mértékben tervezhetők, így nem megoldható az, hogy több szállítási feladatot is összevonjon egy-egy alakulat. Az, hogy az alakulatok nem működnek együtt a szállítások során, az anyagátvétel rendje és az anyagok azonosításának problémájából is eredeztethető. Természetesen, ha az anyagátvételt megvalósíthatná a járművezető is, illetve a világ legkorszerűbb áruazonosítási és követő rendszerét alkalmaznák, akkor sem lehetne tudni pontosan Debrecenben, hogy Szolnok mit, mikor, honnan akar szállítani.

A jelenlegi ellátási szállítási rendszer egy ad hoc jellegű szállítások összessége, amely hosszú távon nem fenntartható.

A napjainkban működő szállítások hatalmas költséget jelentenek a szervezetnek az üzemanyag felhasználás szempontjából és akkor még az amortizációról nem is beszéltünk. Amennyiben a tárintézet minden alakulatot ellát egy anyagféleségből, akkor az egyszerű vételezések üzemanyagköltsége 236 ezer forinttól egészen 453 ezer forintig terjedhet. Ez óriási költség, ha azt tekintjük, hogy az alakulatok százas és ezres nagyságrendben szállítottak anyagokat egy adott év alatt, az ellátás rendszerében. A központi szállításirányítás segítségével, az elosztási útvonalak meghatározásával a költségek 100 000-230 000 Ft-al csökkenthetők lehetnének alkalmanként.

A hatékonyság növelésének eszköze véleményünk szerint mindenképpen egy központi szállításirányítási rendszer bevezetése lenne. A központi szállításirányítás, illetve az egész szervezet működésének hatékonyságát növelné egy informatikai eszközökkel támogatott

vállalatirányítási rendszer, szállításirányító modullal, amellyel egyidejűleg a NATO GS1 szabványok is bevezetésre kerülnének, valamint akár a már meglévő LOGFAS alrendszereivel is kompatibilis lenne. Ez nem csak a szállítások szervezésében, hanem a megalakított készletek ellenőrzésében, az anyagok átadás-átvételében, nyomon követésében is nagy előrelépést jelentenének a mai készletnyilvántartás és átadás-átvételhez képest. Ez azt is lehetővé tenné, hogy egy alakulat mások anyagait is szállítsa. Ebben az esetben a tárintézet a feladó, a központi szállításszervezést végző lenne a szállítmányozó, a szállítást végrehajtó alakulat a fuvarozó és az anyagot átvevő alakulat a címzett. Bízva abban, hogy az elmúlt időszakban megkezdődött fejlesztéseknek köszönhetően, a jövőben bevezetésre kerülhet egy olyan integrált vállalatirányítási rendszer, amely nem csak az anyagok nyomonkövetését, de a szállítóeszközök hatékony kihasználását és a szállításirányítási rendszerek alkalmazását is lehetővé teszi.

## FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] Bolya Á. – Szabó Cs. (2005): Logisztikus leszek! Management Kiadó Kft. Budapest. ISBN 963 86219 82
- [2] Logisztikai szolgáltatók: <http://users.atw.hu/jila37/new/files/406.pdf> (Letöltés: 2017.05.31.)
- [3] Magyary I. (2005): Szállítmányozási alapismeretek. Károly Róbert Főiskola. Gyöngyös.
- [4] Közúti szállítmányozás. [http://zeus.nyf.hu/~jmgmt/letolt/log\\_rendsz/kozuti\\_szall.pdf](http://zeus.nyf.hu/~jmgmt/letolt/log_rendsz/kozuti_szall.pdf)  
Letöltés: 2017.05.05.
- [5] Szállítási formák. <https://sites.google.com/a/smartway-bjg.co.cc/www/media/demo-2009/szallitasi-formak> Letöltés: 2017.03.02.
- [6] Szegedi Z. – Prezenszki J. (2003): Logisztika – menedzsment. Budapest. ISBN 9630944340
- [7] KSH (2017): Belföldi áruszállítás (2001-től napjainkig). Központi Statisztikai Hivatal. [https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat\\_eves/i\\_odmv001.html](https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_odmv001.html) Letöltés: 2017.03.23.
- [8] PREZENSZKI J. (2004): Logisztika I., Budapest, BME Mérnöktovábbképző Intézet, ISBN 9634317960
- [9] Szabó J. (1995b): Hadtudományi Lexikon II. kötet (Magyar hadtudományi Társaság, Budapest. ISBN 963 04 5228 6
- [10] 455/2004. (HK 23.) MH Összhaderőnemi logisztikai és támogató parancsnoki intézkedés a Magyar Honvédség szállítási rendszerének szabályozásáról
- [11] 193/2006 MH ÖLTPK intézkedése a Magyar Honvédség szállítási rendszerének szabályozásáról szóló 455/2004. (HK 23.) MH Összhaderőnemi logisztikai és támogató parancsnoki intézkedés módosításáról

- [12] Fábos R. (2013) A katonai közúti anyagszállítások tervezését, szervezését, és végrehajtását támogató informatikai rendszerek jelenlegi helyzete, fejlesztésük lehetősége. PhD értekezés. Budapest. [http://hhk.uni-nke.hu/downloads/tudomanyos\\_elet/kmdi/2013/Fabos\\_Robert\\_phd.pdf](http://hhk.uni-nke.hu/downloads/tudomanyos_elet/kmdi/2013/Fabos_Robert_phd.pdf) 30. oldal.  
Letöltés: 2017.05.30.
- [13] Szabó J. (1995a): Hadtudományi Lexikon I. kötet (Magyar hadtudományi Társaság, Budapest. ISBN 963 04 5227 8
- [14] 89/2011. (VIII. 4.) HM utasítás a Honvédelmi Minisztérium fejezet központi és intézményi gazdálkodásának rendjéről
- [15] Krajncz Z. – Csengeri J. (2015): A hadtudomány és a hadviselés komplexitása a XXI. században. Nemzeti Közszolgálati Egyetem
- [16]: A közlekedési alapfogalmak ismérvei. <http://tudasbazis.sulinet.hu/hu/szakkepzes/kozlekedes/kozlekedesi-alapismeretek/a-kozlekedesi-alapfogalmak-ismervei/szallitas-a-hetkoznapokban> Letöltés: 2017.05.24.
- [17] PTRV (1959): 1959. évi IV. törvény – a Polgári Törvénykönyvről XLI. fejezet a fuvarozásról: [http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy\\_doc.cgi?docid=95900004.TV](http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=95900004.TV) Letöltés: 2017.03.28
- [18] MH 5. Bocskai István Lövészdandár 2011-2013 évre vonatkozólag elkészített IKR V-2-p-89 jelentése
- [19] MH 25. Klapka György Lövészdandár 2011-2013 évre vonatkozólag elkészített IKR V-2-p-89 jelentése
- [20] MH 64. Boconádi Szabó József Logisztikai Ezred 2011-2013 évre vonatkozólag elkészített IKR V-2-p-89 jelentése
- [21] MH 59. Szentgyörgyi Dezső Repülőbázis 2011-2013 évre vonatkozólag elkészített IKR V-2-p-89 jelentése
- [22] MH 86. Szolnok Helikopterbázis 2011-2013 évre vonatkozólag elkészített IKR V-2-p-89 jelentése