

**NEMZETI
KÖZSZOLGÁLATI EGYETEM**
Doktori Tanácsa

SZÁSZI GÁBOR MÉRNÖK ALEZREDES

***A vasúti hálózati infrastruktúrával szemben támasztott újszerű
védelmi követelmények kutatása, a továbbfejlesztés
feltételrendszerének vizsgálata***

című doktori (PhD) értekezésének szerzői ismertetése és
hivatalos bírálatai

**Budapest
2013**

NEMZETI KÖZSZOLGÁLATI EGYETEM

SZÁSZI GÁBOR MÉRNÖK ALEZREDES

***A vasúti hálózati infrastruktúrával szemben támasztott újszerű
védelmi követelmények kutatása, a továbbfejlesztés
feltételrendszerének vizsgálata***

című doktori (PhD) értekezésének szerzői ismertetése és
hivatalos bírálatai

Témavezető:

**Dr. habil. Horváth Attila alezredes, CSc
egyetemi docens**

**Budapest
2013**

TUDOMÁNYOS PROBLÉMA MEGFOGALMAZÁSA

Magyarországnak a rendszerváltást követően lehetősége nyílt arra, hogy az Észak-atlanti Szerződés Szervezetéhez (a továbbiakban: NATO) történő csatlakozás után az Európai Uniónak (a továbbiakban: EU) is teljes jogú tagja legyen. Ennek a folyamatnak szerves részeként a közlekedési infrastruktúra kellő ütemű és minőségű fejlesztése az európai integráció és a NATO-hoz történő csatlakozás szempontjából is kiemelt fontossággal bíró nemzetgazdasági és védelmi érdek. Az integrációs folyamat mellett vállalt nemzetközi elkötelezettség a közlekedési hálózat fejlesztése során az ország érdekei mellett az összeurópai érdekek messzemenő figyelembe vételét is megköveteli. A nélkülözhetetlen hálózatfejlesztési feladatok során az új típusú érdekrendszerekhez illeszkedően a védelmi érdekek érvényre juttatására is meg kell teremteni az új kihívásoknak megfelelő jogi, gazdasági és szervezeti feltételrendszereket.

Az egységes európai közlekedési hálózat kialakítása során alapvető problémaként jelentkezik az alágazatok fejlesztési prioritásainak a meghatározása. A tisztán piaci viszonyok keltette feltételrendszerben a vasút jelentősége egyre csökken, miközben a közúti közlekedés dinamikus fejlődésének ellensúlyozására az EU 2011-ben kiadott közlekedéspolitikai koncepciójában is kiemelten kezeli a vasúthálózat fejlesztését, a liberalizált vasúti közlekedés teljes körű megvalósítását. Ennek a folyamatnak az eredményeként alapvetően átalakul Európa vasúthálózata és annak üzemeltetési rendszere. A hálózat összeurópai érdekeket figyelembe vevő egységes fejlesztési stratégiája mellett az üzemeltetés során az állami szerepvállalás jelentős csökkenésével és a vállalkozói szerep erősödésével kell számolni. Ez az új helyzet megítélésem szerint indokolja annak vizsgálatát, hogy az egységesítési törekvések, az országokon átívelő közlekedési folyosók fejlesztésének prioritása mellett megvalósul-e a védelmi szempontok érvényre juttatása az ország vasúthálózatán.

További aktualitását adja a témának, hogy a NATO kiemelten kezeli a fegyveres erők mobilitási képességének fejlesztését, külön hangsúlyozva, hogy ezt a katonai és a civil rendszerek együttes alkalmazásával, összehangolt fejlesztésével kell elérni. Az indokoltan prioritást élvező stratégiai szállítóképesség (légi, tengeri) fejlesztése mellett a vasúti hálózati infrastruktúra fejlesztése háttérbe szorult. Az egységes Európán belül azonban a vasúti közlekedés védelmi szempontú jelentősége nem vitatható, hiszen a nagytömegű eszközök tengeri kikötőkbe történő eljuttatásának, az erők Európán belüli átcsoportosításának ma is a vasúti közlekedés a legmegfelelőbb eszköze. Ezt figyelembe véve alapvető igényként merül

fel annak elemzése, hogy az ország jelenlegi vasúti hálózata, illetve annak fejlesztési célkitűzései megfelelnek-e a szövetséges és a honi védelmi követelményeknek.

A KUTATÁS HIPOTÉZISEI

A kutatási téma feldolgozása során az alábbi hipotéziseket fogalmaztam meg:

- feltételezem, hogy a jelenlegi európai uniós és hazai vasútfejlesztési célok csak részben felelnek meg az ország védelmi érdekeinek;
- feltételezem, hogy átfedés mutatható ki az ország területének védelmi célú előkészítése és a kritikus infrastruktúrák védelme terén, így a felkészítés érdekében teendő intézkedések mindkét terület érdekeit költséghatékonyan szolgálhatják;
- feltételezem, hogy az ország vasúti hálózati elemeinek legkritikusabb pontját jelentő nagyfolyami hidak helyettesítő képességének rendelkezésre állása a nemzetközi vasúti forgalom szempontjából kevésbé, de az ország védelmi érdekei okán nélkülözhetetlen, így már „békeidőszakban” történő biztosítása elengedhetetlen;
- feltételezem, hogy az elsősorban katonai érdekből megépített iparvágányok üzemeltetésének körülményei felülvizsgálandók annak érdekében, hogy a leghatékonyabb módszert bevezetve lehessen tovább működtetni őket;
- feltételezem, hogy a leginkább védelmi (hon-, vagy katasztrófavédelmi) helyzetben szükségessé váló speciális vasúti gördülőtechnika szükség szerinti mennyiségének rendelkezésre állása még ma is indokolt, így a biztosítás módjának vizsgálata nélkülözhetetlen.

KUTATÁSI CÉLOK

A tervezett téma szempontjából a közlekedési rendszerrel szembeni elvárások lényegében két meghatározó területre oszthatók:

- egyrészt a társadalmi, gazdasági elvárásokra,
- másrészt az ország védelmi feladatainak és a NATO/EU-tagságból adódó feladatok maradéktalan teljesítésének követelményeire.

E kettős követelményrendszernek megfelelően a kutatási téma feldolgozása során az alábbi célokat tűztem ki:

- Magyarország vasúthálózata jelenlegi állapotának vizsgálata, a vonatkozó európai uniós követelményeknek történő megfelelés érdekében teendő intézkedések összegzése;
- a vasúti hálózati infrastruktúrával szemben napjainkban támasztott védelmi igények vizsgálata, indokoltságának elemzése, szükséges javaslatok megtétele;
- nemzetközi példák feldolgozásán keresztül annak vizsgálata, hogy a hiányzó védelmi képességek milyen formában pótolhatók, figyelembe véve a hatékonyság és a civil-katonai közös képességek előnyben részesítésének igényét;
- a védelmi szempontból meghatározó gördülőállomány rendelkezésre állásának vizsgálata, a hiányosságok megszüntetéséhez vezető módszerek, eljárások keresése;
- a kifejezetten katonai célú vasúti hálózati elemek szerepének vizsgálata, javaslattétel a feltárt hiányosságok megszüntetésére.

KUTATÁSI MÓDSZEREK

A kutatási módszerek megválasztásánál a különös (részleges) módszerek közül többfélét alkalmaztam, hiszen a téma feldolgozása mind a történelmi visszatekintést, mind a már meglévő és működő rendszerek analizálását, más országok hasonló rendszereivel történő összehasonlítását igényli. Arra törekedtem, hogy az összehasonlításba bevont ország(ok) közlekedési rendszerének fejlődési folyamatait is áttekintsem, párhuzamot vonva Magyarország közlekedési rendszerének fejlődésével.

A közlekedési rendszer és azon belül a vasúti hálózati infrastruktúra sajátosságainak megismerésére az elméleti-logikai kutatás módszerei közül elsősorban az analízis módszerét követtem, hiszen a rendszer bonyolultsága igényli azt, hogy alkotóelemeire bontva, az egyes elemek közötti kapcsolatokat is feltárva szerezzek pontos információkat az aktuális helyzetről. A NATO és az EU elvárásainak, követelményeinek megismerése, rendszerezése után az összehasonlítás módszerével feltártam, hogy a vasúti hálózati infrastruktúra mely területeken nem felel meg a védelmi igényeknek. Részleteiben az alábbi kutatási módszereket alkalmaztam:

- irodalomkutatás: Az Európai Unió és Magyarország közlekedési hálózatával, ezen belül kiemelten a vasúti hálózati infrastruktúra fejlesztésével kapcsolatos

stratégiák, publikációk (monográfiák, tanulmányok, cikkek, előadások, kormányzati jelentéseket, kutatói jelentések), értekezések elemzése, értékelése, a megfelelő következtetések levonása;

- elemeztem a védelmi- és biztonságpolitikai stratégiai követelményeket, vizsgáltam a szövetségi feladatrendszerből levezethető mobilitási igényeket, azok hazai vasúthálózattal szemben támasztott igényeit;
- esettanulmányok (vasúti hálózatra negatív hatást kiváltó veszélyhelyzetek) feldolgozásával vizsgáltam a nem törzshálózati vasúti infrastruktúra fenntartásának indokolható igényeit;
- összehasonlító elemzéssel vizsgáltam a kizárólagosan katonai célra fenntartott, illetve védelmi szempontból meghatározó iparvágányok, vasúti rakodók megfelelőségét, megfogalmaztam a jogi, műszaki követelmények érvényre juttatásához szükséges feladatokat;
- feldolgoztam a tanulmányutak, szakmai konferenciák, tapasztalatszerések során szerzett információkat;
- interjúkat készítettem hazai és nemzetközi közlekedéspolitikai, vasúti, valamint katonai közlekedési szakemberekkel.

AZ ELVÉGZETT VIZSGÁLAT TÖMÖR LEÍRÁSA FEJEZETENKÉNT

1. fejezet:

Meghatároztam a közlekedési és a katonai közlekedési rendszer kapcsolódási pontjait, azonosságait, különbözőségeit. Ismertettem a téma aktualitását adó társadalmi-gazdasági, politikai változásokat. Értelmeztem a közlekedési rendszer fogalmát, elemeit, valamint a katonai közlekedési rendszer sajátosságait. Feltártam a közlekedési infrastruktúra-fejlesztés társadalmi, gazdasági és honvédelmi összefüggéseit.

2. fejezet:

Feldolgoztam Magyarország vasúti hálózati infrastruktúrájával szemben támasztott honvédelmi követelmények sajátosságait 1920-tól a rendszerváltásig. Külön kiemelve foglalkoztam a rendszerváltást követő időszak sajátosságaival, a honvédelmi érdekek érvényesítésének jogszabályi hátterével és a megvalósítás formáival. Vizsgáltam Magyarország jelenlegi vasúti közlekedési rendszerének állapotát, a védelmi követelmények érvényesítésének formáit, a követelményrendszernek való megfelelőséget, a követelmények

meghatározásának és érvényre juttatásának jogszabályi hátterét és a megvalósítás módját. Megfogalmaztam az elemzésekből levonható következtetéseket.

3. fejezet:

A vasúthálózattal szemben támasztott új követelmények alapján összehasonlító elemzések keretében vizsgáltam, hogy a hálózati infrastruktúra egyes elemei milyen módon felelnek meg az elvárt követelményeknek. Az összehasonlítást kiterjesztettem olyan nemzetek vasúti hálózati infrastruktúra elemeire, eljárásaira, melyek módszert, vagy technológiai segítséget adhatnak a hazai rendszer hiányosságainak felszámolásához. Az összehasonlításból megfogalmaztam az ország vasúti közlekedési infrastruktúrájára vonatkozó követelményeket, a szükséges fejlesztéseket. Kiemelten vizsgáltam a vasúti hálózatot, mint a kritikus infrastruktúra részét, feltárva azokat a hiányosságokat, melyek megszüntetése alapvető nemzeti érdek.

4. fejezet

Összegzett következtetéseket fogalmaztam meg arra vonatkozóan, hogy a jelenlegi vasúti közlekedési rendszerben a NATO és az EU követelmények milyen módon érvényesülnek. Javaslatot tettem a vasúti hálózati infrastruktúra védelmi érdekből történő fejlesztésére, a honvédelmi érdekek érvényesítésének egyértelmű és áttekinthető jogi szabályozási rendszerére, az érdekérvényesítés formáira, szervezeti kereteire.

ÖSSZEGZETT KÖVETKEZTETÉSEK

Minden részterületet áttekintve úgy ítélem meg, hogy a vasúthálózat védelmi felkészítése napjainkban is fontos feladat, bár a vele szemben elvárt követelmények, a megvalósítás módja a kor társadalmi, gazdasági és műszaki sajátosságai alapján kell, hogy megvalósuljon.

A fogalmi rendszer áttekintése rámutatott, és egyben megerősítette azt a véleményemet, hogy vasúti közlekedés terén nem lehet külön polgári és katonai rendszerekről beszélni. Vannak olyan elemek, amelyeket el lehet határolni, ilyen pl. az iparvágány-technológia, de a távolságok leküzdése csak azonos hálózatok igénybevételével történhet meg. Bár említést tettem olyan esetekről is, amikor a védelmi érdek felülírta a polgárit, de ez a hatvanas évek motorizációs robbanását követően háttérbe szorult.

Jelenleg a védelmi célú vasúti szállítási feladatok biztosítása csakis a polgári rendszerek igénybevételével valósulhat meg. Ehhez azonban erre alkalmas hálózatot kell fenntartani, még ha az költséghatékonyság szempontjából nem is mindig igazolható.

Az elemzések eredményeként úgy ítélem meg, hogy a vasúti közlekedési rendszer az elmúlt húsz évben jelentős változásokon ment keresztül. A gazdasági szerkezetátalakulás, a tömegáruk fuvarozási igényének csökkenése a vasút munkamegosztásban betöltött szerepének jelentős visszaesését eredményezte. Ennek következtében számos olyan strukturális változás következett be, ami nem támogatja a vasúthálózat védelmi célú felkészítését, így végkövetkeztetésként megállapítható, hogy a vasúti rendszerek vonatkozásában a védelmi érdekek érvényesítésére sokkal nagyobb figyelmet kell fordítani, mert a folyamatok – igény és lehetőség – jelenleg egymástól eltávolodó irányban haladnak.

A Trianoni békeszerződést követő időszakban, az egymást követő, viszonylag jól elhatárolható ciklusokban eltérő sajátosságokkal rendelkezett a vasúti közlekedési rendszer védelmi célú felkészítése. A törvényszerűségek feltárása alapján megfogalmaztam azokat a feladatrendszereket, képességeket, melyeket ma is aktuálisnak lehet tekinteni, illetve feltártam azon új követelményeket, amelyeknek való megfelelést végre kell hajtani a vasúti hálózati infrastruktúra terén.

A második világháború időszakáig lényegében az ország új háborúra készült, még akkor is, ha ennek a békeszerződésben rögzített jelentős korlátozó intézkedések miatt nem voltak meg a reális feltételei. A hadvezetés fő célja ennek ellenére az volt, hogy az ország vasúti közlekedését felkészítse egy jelentős felvonulás végrehajtására, ami a trianoni határkijelölés okán komoly feladatot jelentett. Ebben az időszakban tehát a vasútfejlesztés terén a katonai érdekek domináltak, a stratégiai szempontok a vonalhálózatra, a vonal által biztosított lehetőségek maximális kihasználására, a járműpark fejlesztésére és a forgalom folyamatosságának fenntartására irányultak. Az igények, amelyeket a katonai vezetés megfogalmazott, sok esetben nem állt ésszerű kapcsolatban az ország gazdasági teherbíró képességével.

A második világháborút követő időszakban a hadszíntér-előkészítési feladatok sajátosságai sok területen hasonlóságot mutattak a Horthy korszak gyakorlatával. Ebben az időszakban a szovjet hadvezetés igényei határozták meg a hadszíntér-előkészítési feladatok tartalmát, a végrehajtás módját, ütemezését, így ebben az időszakban Magyarország érdekeit közvetlenül szolgáló követelményrendszer nem fogalmazódott meg. Alapvetően a szövetséges érdekek meghatározóak voltak. A szövetség tagjaként nem jelent, és megítélésem szerint nem is jelenhetett meg a kor szellemisége alapján önálló nemzeti érdek. De azt is

érzékelni kell, hogy ezek az érdekek elsősorban a Szovjetunió háborús érdekeit, és kevésbé Magyarország védelmi érdekeit szolgálta. Az időszak sajátossága a tervutasításos rendszer, melynek elviekben a hadszíntér-előkészítés hatékony végrehajtását tudni kellett volna támogatni, ugyanakkor ebben a rendszerben sem sikerült maradéktalanul a tervek és a realitások összehangolása. Ennek ellenére kijelenthető, hogy jelentős beruházások valósultak meg, melyek szolgálták az ország gazdasági rendszerének érdekeit is, hiszen pl. vasútfejlesztés terén a kijelölt főirányok sok helyen egybeestek a nemzetközi vasúti fővonalakkal.

Napjaink sajátosságait vizsgálva azt a következtetést vonom le, hogy a közlekedési rendszer, ezen belül a vasúti hálózat fejlesztése a polgári igények és a védelmi feladatok vonatkozásában jelentős mértékben egybeesnek. A közlekedési hálózat védelmi felkészítési, fejlesztési követelményei megegyeznek a NATO és az EU által is elfogadott közlekedéspolitikai elvárásokkal, célokkal, a Befogadó Nemzeti Támogatás végzése érdekében tett vállalásainkkal. Azonban teljes elégedettségről nem beszélhetünk, mert azt kell mondanom, hogy ez csak egyik nézőpontból igaz. Abban az esetben, ha azt vizsgálom, minden fejlesztést megtettünk-e a védelmi érdekek terén, akkor jelentős hiányosságokkal találkozunk. Ilyen például a nagyfolyami hídátkelőhelyek kiváltásának problémája.

Áttekintve és elemezve Magyarország vasúthálózatát, az annak szerves részét képező, kifejezetten katonai célokat szolgáló saját célú vasúti pályákat (iparvágányokat), valamint védelmi szempontból a vasúti közlekedés nélkülözhetetlen elemét jelentő speciális gördülőállomány helyzetét, összességében arra a megállapításra jutottam, hogy jelenleg a rendszer csak a legszükségesebb mértékben felel meg a követelményeknek. Sok esetben a vonatkozó jogszabályok betartását is mellőzve képes csak a vasúti közlekedési rendszer az általam pontosított új védelmi (országvédelmi és kritikus infrastruktúra védelmi területen egyaránt) követelményeknek megfelelni. Részleteiben az alábbiakat jelenti ez a megállapításom:

- a fővonalis hálózat – az európai színvonalától való jelentős lemaradása ellenére – a védelmi célú vasúti szállítási feladatoknak megfelel, kapacitásértékei (hálózati átbecsátóképesség, állomási rakodási lehetőségek) ki tudják elégíteni mind a hazai, mind a szövetséges erők részéről várhatóan felmerülő kapacitásokat;
- a regionális és egyéb vasúti pályák vonatkozásában vizsgálataim alapján azt a megállapítást teszem, hogy a vonalak, ha azokon a közlekedés minimális feltételei biztosítottak, támogatják a védelmi követelmények teljesítését. Problémát

alapvetően abban látok, ha a személyforgalom megszüntetése esetén a pálya mindennemű felügyelete, állagmegóvása megszűnik. A 2013 nyarán levonult dunai árvízi károk elhárítása során szerzett tapasztalatok azt igazolták, hogy a mellékvonalaknak fontos szerepük van a fővonalak sérülése esetén a forgalom lebonyolításának biztosításában;

- a katonai bázisok elérésének biztosítását támogató mellékvonalak vizsgálata során megállapítottam, hogy az általam megőrzésre javasolt hálózati elemek szinte alig esnek egybe a polgári szakmai szervezetek által megőrzésre javasolt elemekkel, de azt is figyelembe kell venni, hogy ők csak a fővonalai (TEN-T) hálózatokra koncentráltak. Ennek ellenére úgy gondolom, a jövőben ki kell alakítani azt az együttműködési formát, ami garantálhatja, hogy a védelmi érdekeket is érvényesíteni lehessen a vasúthálózat akár országos, a regionális fejlesztései, vagy éppen leépítései során;
- megállapítottam, hogy jelenleg – főként a TS uszályok műszaki leépülése, hídépítési célokra történő alkalmatlansága miatt – nem rendelkezünk olyan helyettesítő hídkészlettel, ami a nagyfolyami vasúti hidak kiváltására alkalmas lenne. Nemzetközi példák alapján úgy ítélem meg, hogy ez a helyzet veszélyezteti az ország védelmi képességét a vasúti rendszer folyamatos üzemének fenntartása vonatkozásában. Így ezen a területen azonnali beavatkozásra volna szükség, amit megítélésem szerint jelenleg leghatékonyabban egy polgári-katonai együttműködés keretében lehet megvalósítani, hiszen a Magyar Honvédség tapasztalt műszaki szakállománnyal, de egy ilyen feladathoz nem megfelelő létszámmal rendelkezik, illetve a szükséges hídkészletek biztosítása is az állam kötelezettségei közé tartozik;
- a védelmi célból meghatározó speciális gördülőállomány biztosítottságának helyzete szintén elfogadhatatlan jelenleg. A szintén vizsgált nemzetközi példák alapján a megítélésem szerint leghatékonyabb és költségkímélő közös képességek kialakítására tettem javaslatot hasonló problémákkal küzdő NATO tagországokkal együttműködve. Azt is feltártam, hogy ezen eszközök polgári életből történő biztosítására jelenleg alig van mód, mert a piaci igények alapján nem érdekük a rendszerben tartás, védelmi érdekből pedig csak akkor kötelezhetjük őket erre, ha a szükséges finanszírozási feltételek is rendelkezésre állnak.

Összességében úgy ítélem meg, hogy Magyarország vasúti hálózati infrastruktúrája csak részben teljesíti a vele szemben napjainkban megfogalmazható elvárásokat. A hiányosságok megszüntetéséhez a jogi szabályozás, a rendszerek üzemképességét biztosító fenntartás pénzügyi feltételeinek biztosítása terén jelentős előrelépést kell elérni, illetve a hiányzó kapacitások pótlásának feltételrendszerét a legmagasabb szintű döntéshozók bevonásával minél előbb meg kell kezdeni.

ÚJ TUDOMÁNYOS EREDMÉNYEK

- 1) A jelenleg hatályos szabályzók és feladatrendszerek alapján **elemeztem** a vasúthálózattal szemben támasztott védelmi követelményeket. **Meghatároztam** a vasúti közlekedési hálózat védelmi felkészítése szempontból szükséges új védelmi követelményeket. Vizsgáltam a stratégiai tartalékképzés jelenlegi rendszerét, **feltártam** a nagyfolyami hidak pótlása terén kialakult hiányosságokat. Nemzetközi összehasonlító elemzés alapján **javaslatot tettem** a hiányosságok kiküszöbölésének lehetséges módjára.
- 2) **Javaslatot tettem** a regionális és az egyéb vasúti pályahálózat azon elemeire, amelyek elsősorban honvédelmi érdekből, de a kritikus vasúti hálózati elemek sérülése esetén is kerülő útirányként igénybe vehetők.
- 3) **Feltártam** a katonai célból fenntartott saját célú vasúthálózatok üzemeltetési problémáit. **Kialakítottam** üzemeltetési rendjének lehetséges változatait.
- 4) Nemzetközi példák feldolgozására alapozva **alternatívákat dolgoztam ki** a speciális vasúti gördülőállomány (nehéz pórekocsik) jövőbeni biztosítási lehetőségeire.

A KUTATÁSI EREDMÉNYEK GYAKORLATI FELHASZNÁLHATÓSÁGA

Az elért eredmények alkalmasak arra, hogy a vasúthálózat védelmi felkészítése során nélkülözhetetlen feladatok elvégzéséhez a vezetői döntés-előkészítéseket, döntéseket alátámasszák, valamint segítsék a vasúti hálózati elemek védelmi szempontból történő felkészítésének tervezését, szervezését és végrehajtását.

A vasúthálózat védelmi felkészítésére és a speciális gördülőállomány biztosítására kidolgozott javaslatok alapján lehetőség van az egyes változatok további részletes – a

gazdasági és műszaki hatékonyság területére kiterjedő vizsgálatok elvégzését követő – hatékony döntések meghozatalára.

AJÁNLÁSOK

Értekezésemet abból a célból írtam, hogy Magyarország vasúti hálózati infrastruktúrájának jelenlegi állapotát feltárva, megvizsgáljam a védelmi követelmények érvényesülésének jelenlegi rendszerét, valamint a döntően katonai célokat szolgáló infrastruktúrák általam pontosított követelményeknek való megfelelését, ezért ajánlom:

- azon szakemberek figyelmébe, akik speciálisan katonai vasúti infrastruktúra elemek üzemeltetéséért felelősek, illetve akik ilyen infrastruktúrák műszaki felügyeletét ellátják;
- azon vezetők részére, akik a katonai infrastruktúra elemek fenntartásához, fejlesztéséhez kapcsolódó költségvetési források elosztásáról döntenek;
- azon szakmai és pénzügyi vezetők részére, akik a polgári-katonai együttműködés tervezéséért, koordinálásáért és tényleges kivitelezéséért felelősek;
- a témakörrel foglalkozó oktatók, kutatók és a közlekedési fejlesztési stratégiák kidolgozásáért felelős szervezetek vezetői, tagjai részére.

A DOKTORJELÖLT TÉMÁVAL KAPCSOLATOS PUBLIKÁCIÓS JEGYZÉKE

Szerkesztett könyvben cikk, egyetemi jegyzet

1. Szászi Gábor: Alkalmazott operációkutatás – Főiskolai jegyzet (Zalka Máté Katonai Műszaki Főiskola, Budapest, 1990. p. 168.)
2. Szászi Gábor: Közlekedési informatika Főiskolai jegyzet (Bolyai János Katonai Műszaki Főiskola, Budapest, 1999. p. 140.)
3. Szászi Gábor: Közlekedési jog I. Közlekedési folyamatok jogi szabályozási rendszere - Elektronikus jegyzet (Bolyai János Katonai Műszaki Kar, Budapest, 2010. p. 116.)
4. Szászi Gábor: A vasúti közlekedési alágazat, mint kritikus infrastruktúra. In.: HADTUDOMÁNY a Magyar Hadtudományi Társaság és a Magyar Tudományos Akadémia Hadtudományi Bizottságának folyóirata – Fejezetek a kritikus infrastruktúra védelméből – tanulmánykötet, Budapest, 2013. pp.168-193. ISBN 978-963-08-6926-3

Magyarországon megjelenő idegen nyelvű folyóiratban

1. Gábor Szászi: Long – Spain Railway Bridges in the Transport System of Hungary (Hadmérnök VIII. évf. 2. szám, 2013. június) ISSN 1788-1919

Magyar nyelvű mértékadó folyóiratban

1. Szászi Gábor: A „Közlekedéstechnika” című tantárgy tananyagának és oktatásmódszertanának sajátosságai a Katonai Műszaki Főiskola Közlekedésmérnök szakán. Bolyai Szemle – Haditechnika 2000. Szimpózium – Különszám, pp. 130-142. ISSN 1416-1443
2. Szászi Gábor: Magyarország katonai repülőtereirekhez kapcsolódó közlekedési infrastruktúra jelenlegi helyzetének vizsgálata az új Szövetséges Stratégiai Koncepció tükrében. Repüléstudományi Közlemények Különszám 2. Szolnok, 2002. pp. 23-28. ISSN 1789-770X
3. Szászi Gábor: A „Társszerzőség” megjelenési formái a katonai közlekedési szakmai publikációkban. Bolyai Szemle (Különszám), Budapest, 2003., pp. 101-113. ISSN 1416-1443
4. Szászi Gábor: Kombinált fuvarozási technológiák, és azok alkalmazásának lehetőségei a katonai szállítási feladatok végrehajtása során. Bolyai Szemle 4. szám, Budapest, 2003. pp. 22-36. ISSN 1416-1443
5. Szászi Gábor: Veszélyes áruk szállításának szabályozása a Magyar Honvédségben. Katonai Logisztika, A Magyar Honvédség Logisztikai Folyóirata, 13. évfolyam, 2005. év 4. szám, 154. o. ISSN 1588-4228
6. Szászi Gábor: Magyarország közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése napjainkban, Katonai Logisztika, A Magyar Honvédség Logisztikai Folyóirata, 2007. év 2. szám, pp. 32-59. ISSN 1588-4228
7. Szászi Gábor: A „közlekedés operatív program” és annak védelmi aspektusai I., Katonai Logisztika, A Magyar Honvédség Logisztikai Folyóirata, 2007. év 3. szám, pp. 174-206. ISSN 1588-4228
8. Szászi Gábor: A „közlekedés operatív program” és annak védelmi aspektusai II., Katonai Logisztika, A Magyar Honvédség Logisztikai Folyóirata, 2007. év 4. szám, pp. 115-137. ISSN 1588-4228
9. Szász Gábor: A közlekedési munkamegosztást befolyásoló tényezők napjainkban, hatásuk a katonai szállítási feladatok végrehajtására. In.: Logisztikai Évkönyv 2007-2008, Főszerkesztő: Dr. Szegedi Zoltán, Magyar Logisztikai Egyesület szakmai kiadványa. Budapest, 2008. pp. 143-148.
10. Szászi Gábor: A védelmi szempontból meghatározó repülőterek vasúti kapcsolatának helyzete Magyarországon, Repüléstudományi Közlemények, Különszám Szolnok, 2009. pp. 1-22. ISSN 1789-770X
11. Szászi Gábor: Jász-Nagykun-Szolnok megye vasúthálózatának védelmi szempontú elemzése, Szolnoki Tudományos Közlemények XIII. Szolnok, 2009. pp. 1-25. ISSN 2060-3002
12. Szászi Gábor: Katonai vasúti szállítások a Magyar Honvédség missziós feladatainak rendszerében, Szolnoki Tudományos Közlemények XIV. Szolnok, 2010. pp. 1-18. ISSN 2060-3002
13. Szászi Gábor: A MALÉV felszámolásának várható hatásai a katonai légiszállítási feladatok végrehajtására, Repüléstudományi Közlemények – Különszám 2012. Szolnok, , pp. 1036-1047. ISSN 1789-770X

14. Szászi Gábor: Transz Európai Közlekedési Hálózat (TEN-T) tervezett fejlesztési iránya, várható hatása Magyarország vasúthálózatának fejlesztésére, Szolnoki Tudományos Közlemények XVI. Szolnok, 2012. pp. 402-425 ISSN 2060-3002

HAZAI KONFERENCIA KIADVÁNYBAN MEGJELENT

Lektorált idegen nyelvű előadás

1. Szászi, Gábor: The Role of Railway Branch Lines in The System of Critical Infrastructure. MANAGEMENT - THEORY, EDUCATION AND PRACTISE 2013, Conference proceedings of the International Scientific Conference, Liptovský Mikuláš, 25-27. septembra 2013. ISBN 978-80-8040-477-2 pp.358-365

Magyar nyelvű előadás

1. Szász Gábor: „A TS uszályhíd múltja, jelene, jövője” 2004. április 19-20-án a ZMNE által „Haditechnika 2004” ” címen megrendezett harmadik nemzetközi szimpóziumon.
2. Szászi Gábor: Iparvágányok helye, szerepe a katonai vasúti szállítások rendszerében New Challenges In The Field Of Military Scieces 2009. ZMNE konferencia-kiadvány;

DOKTORJELÖLT SZAKMAI-TUDOMÁNYOS ÉLETRAJZA

Személyi adatok	
Vezetéknév / Utónév	SZÁSZI GÁBOR SÁNDOR
Cím(ek)	1135 Budapest Frangepán utca 84/A 2. em. 5. a.
Telefonszám(ok)	+3630-999-4052
E-mail(ek)	szaszi.gabor@uni-nke.hu
Állampolgárság	magyar
Születési dátum	Törökszentmiklós, 1964. 11. 11.
Neme	férfi
Szakmai tapasztalat	
Időtartam	2011 -
Foglalkozás / beosztás	adjunktus
Főbb tevékenységek és feladatkörök	oktatás – szállításszervezés; Katonai szállításszervezés, Szakalegység vezetése; Közlekedési jog kutatás – Közlekedési kritikus infrastruktúra védelme
A munkáltató neve és címe	Nemzeti Közszerológati Egyetem; Hadtudományi és Honvédtisztképző Kar; Katonai Logisztikai Intézet; Hadtáp és Katonai Közlekedési Tanszék
Tevékenység típusa, ágazat	Felsőoktatás
Időtartam	2007-2011
Foglalkozás / beosztás	dékáni hivatalvezető helyettes/hivatalvezető
Főbb tevékenységek és feladatkörök	A ZMNE Bolyai János Hadmérnöki Kar igazgatási ügyeinek koordinálása, majd irányítása
A munkáltató neve és címe	ZMNE Bolyai János Hadmérnöki Kar Budapest, Hungária krt. 9-11.
Tevékenység típusa, ágazat	
Időtartam	2004-2007
Foglalkozás / beosztás	kiemelt főtiszt (főmérnök)
Főbb tevékenységek és feladatkörök	az MH katonai közlekedésműszaki feladatainak irányítása
A munkáltató neve és címe	MH Közlekedési Szolgálatfőnökség HM II: Budapest, Lehel út 35-37.
Tevékenység típusa, ágazat	közlekedésműszaki feladatok felsőszintű tervezése és irányítása

Időtartam	1991-2004
Foglalkozás / beosztás	főiskolai adjunktus/docens
Főbb tevékenységek és feladatkörök	közlekedési szakos polgári és katonai hallgatók szakmai képzése, szakcsoportvezetői és tanszékvezető helyettesi feladatok ellátása
A munkáltató neve és címe	Bolyai János Katonai Műszaki Főiskola
Tevékenység típusa, ágazat	Felsőoktatás
Időtartam	1986-1991
Foglalkozás / beosztás	szaktanár/főiskolai tanársegéd
Főbb tevékenységek és feladatkörök	katonai közlekedési szakos hallgatók szakmai képzése, osztályfőnöki feladatok ellátása
A munkáltató neve és címe	Zalka Máté Katonai Műszaki Főiskola Budapest, Üllői út 133-135.
Tevékenység típusa, ágazat	Felsőoktatás
Tanulmányok	
Időtartam	1983-1986
Végzettség / képesítés	közlekedésmérnök
Oktatást / képzést nyújtó intézmény neve és típusa	Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola, Győr
Időtartam	1991-1993
Végzettség / képesítés	műszaki tanár
Oktatást / képzést nyújtó intézmény neve és típusa	BME Természet- és Társadalomtudományi Kar
Időtartam	1999-2001
Végzettség / képesítés	okleveles katonai logisztikai vezető
Oktatást / képzést nyújtó intézmény neve és típusa	ZMNE Vezetés- és Szervezéstudományi Kar Katonai Logisztikai szak
Egyéni készségek és kompetenciák	
Anyanyelv	magyar
Nyelvvizsgák	Német: ARMA katonai szaknyelvvizsgával bővített felsőfokú „A” nyelvvizsga Német: ARMA katonai szaknyelvvizsgával bővített felsőfokú „B” nyelvvizsga Angol: STANAG 1.1.1.1.
Egyéb képesítések	Felsőfokú Logisztikai Menedzser Magyar Logisztikai Egyesület 2007

