

A MAGYAR SZÁLLÍTÓ - ZÁSZLÓALJ FELÁLLÍTÁSÁT ÉS KITELEPÜLÉSÉT MEGELŐZŐ TERVEZÉSI FELADATOK

Szarvas László¹

Bevezető előadás

Vezérőrnagy Úr! Tiszt Urak!

Feladatom, hogy egy kicsit visszavezetve Önöket a közelmúltba, felidézzem – vagy azok számára, akik e feladatnak nem voltak részesei, ismertessem – az idén nyáron Irakba, nemzetközi békefenntartó feladatra kitelepült magyar katonai alakulat felállítását és kitelepülését megelőző eseményeket, bevezetve ez által a konferencia további előadásait.

Az előadásom során az alábbi kérdésekre térek ki:

- a feladat jelentősége,
- az előzetes tervek,
- feladatok a parlamenti döntést követően,
- együttműködés a kitelepülés előkészítése érdekében,
- a kiszállítás végrehajtását megelőző feladatok,
- főbb tapasztalatok és következtetések.

Mivel a rendelkezésre álló idő igen korlátozott, a fenti kérdések elsősorban szakmai – a közlekedési szolgálat szemszögéből történő – vizsgálatára vállalkozom csak.

Miben állt ennek a feladatnak a különös jelentősége?

Elsősorban abban, hogy először került felkészítésre a Magyar Honvédség (MH) egyik alakulata *extrém klimatikus viszonyok közötti alkalmazásra*.

¹ Szarvas László mk. alezredes, MH Közlekedési szolgálatfőnök.

Ez az eddigi *legveszélyesebb alkalmazási körzet*, ahová magyar fegyveres alegység kitelepítésre került.

Igen nagy szállítási távolság jellemezte a műveletet, ami mind a kitelepülést, mind az utánszállítást megnehezítette.

A kitelepülés és utánszállítás megszervezése érdekében *rendkívül széleskörű hazai és nemzetközi együttműködésre* volt és van szükség, amely a MH szövetségesi együttműködési képességének egyfajta vizsgálója is.

Most először került a MH történetében viszonylag nagyobb alegység *légi és tengeri úton kitelepítésre* az alkalmazási körzetbe.

A felsorolt szempontok mellett az is indokolja, hogy egy szakmai konferencián értékeljük a megszerzett tapasztalatokat, hogy a hasonló feladatok a jövőben egyre nagyobb gyakorisággal fognak előfordulni a NATO és a MH átalakuló feladatrendszerében.

Az előzetes tervek

Az előzetes tervek ismertetése kapcsán szeretném emlékeztetni Önöket, hogy hazánk az iraki konfliktusban a Szaddam Husszein uralgó rendszerét megdöntő koalíció mellé állt. A politikai állásfoglalás alapján hazánk katonai erővel is részt vesz a hatalomátvételt követő konszolidáció biztosításában, az ahhoz szükséges béke fenntartásában.

Ennek megfelelően *a katonai tervezők már 2003 márciusában* megkezdték a békefenntartáshoz való magyar katonai hozzájárulás lehetséges formáinak kidolgozását. Ennek keretében először egy felderítő szakasz, egy műszaki alegység és egy összekötő csoport felajánlása vetődött fel. Április folyamán az elképzelések konkrétabbá váltak, így ekkor az összekötő csoport mellett egy könnyű gyalog (majd katonai rendvédelmi) század és egy víztisztító szakasz kiküldésének lehetősége merült fel.

Mindeközben a Parlamentben folytak a politikai csatározások, melyek lényege *egyrészt* az volt, hogy *az ellenzék nem volt hajlandó hozzájárulni az iraki békefenntartásra vonatkozó ENSZ határozat nélkül a magyar katonák Irakba küldéséhez.* Másrészt a parlamenti pártok egy része *nem támogatta „harcoló” (rendfenntartó) alegység felállítását.* Ennek nyomán került előtérbe 2003 májusában egy kiszolgáló (szállító) alakulat felajánlása. A katonai tervezők két változatban készítették el *a szállítószázalaj ideiglenes állománytábla tervezetét:* az egyikben hazai

szállítójárművekkel számoltak, míg a másikon azok nélkül, számítva az Egyesült Államok által a helyszínen biztosítandó eszközökre.

A másik – az ENSZ felhatalmazás hiányára vonatkozó- ellenzéki kifogás az **ENSZ Biztonsági Tanácsának (BT)** 1843 számon meghozott az iraki békefenntartásra az Egyesült Államok által vezetett koalíció részére felhatalmazást biztosító határozata nyomán okafogyottá vált. *Az ENSZ BT határozata alapján a magyar Országgyűlés 65/2003 számú határozatában (2003. június 2-án) jóváhagyta, hogy egy legfeljebb 300 (a váltások időszakában 600) fős magyar katonai alakulat 2004. december 31-ig, de legfeljebb 6 hónapos időtartamban felajánlásra kerüljön a lengyelek által vezetett Többnemzetiségű Hadosztályba szállítási feladatok ellátására.*

Feladatok a parlamenti döntést követően

A határozat nyomán a tervező, előkészítő munka is felgyorsult.

- **Június 10.-én** egy szűk szemrevételező csoport indult Irakba *Hautzinger ezredes* vezetésével. A szemrevételezés során alapinformációkat szedtek össze a kitelepülésre, elhelyezési feltételekre, a logisztikai támogatás szükséges feladataira vonatkozóan, azonban számos kérdésre nem sikerült választ kapni.
- **A június 12-13-án** lefolytatott személyi elbeszélgetések után június 16-án, hétfőn elkezdődött **Táborfalván** a kontingens kiképzése.
- **Június 17-én Varsóba** indult egy csoport, hogy a Többnemzetiségű Hadosztályt vezető lengyelekkel kidolgozza az **Egyetértési Nyilatkozatot (MOU)** és tisztázza a felmerülő kérdéseket. Ez csak részben sikerül, nagyon sok kérdésre a lengyelek sem tudnak választ adni.
- **Június 21-29- között** egy hosszabb szemrevételezésre indult öt magyar tiszt, sajnos köztük nem volt olyan, aki az **MH Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsnokságot (MH ÖLTP)** vagy azon belül a közlekedési szolgálatot képviselte volna. Ez a csoport további információkat szerzett, de továbbra sem derült ki egyértelműen, hogy kapunk-e és ha igen mikor szállítóeszközöket az amerikaiaktól, illetve, hogy milyen formában járulnak hozzá a magyar kontingens kiszállításához az amerikaiak.

Amint az a dátumokból és a feladatokból kitűnik, ekkor már gőzerővel folyt az előkészítő munka a honvédelmi tárca szinte teljes szervezetét megmozgatva. Csak adalékként jegyzem meg, hogy ebben az időszakban több olyan nagy jelentőségű feladat végrehajtása is napirenden került, amely mellett *nem volt egyszerű egy ilyen nemzetközi koalícióba felajánlásra kerülő alegység felállítását, kiképzését és az alkalmazási területre történő kitelepítését előkészíteni és végrehajtani*. Ekkor zajlottak többek között a **Clever Ferret** és a **Delta Bázis** nevű gyakorlatok, a HM-HVK szervezetének és annak következtében az MH ÖLTP átalakítása, a személyi beszélgetések lefolytatása, a feladatok szervezetek közötti átcsoportosítása, az új logisztikai vezetési rendszer meghatározása és minde mellett megkezdődtek a nyári szabadságolások is.

Együttműködés a kitelepülés előkészítése érdekében

Ebben a szituációban június közepén *a katonai felső vezetés meghatározta a kontingensre vonatkozó készenléti időket*. Az előkészítő részleg 2003. július 15-ig, a fő erők technikai eszközei július 31-ig, míg az anyagi készletek augusztus 4-ig kellett, hogy elérjék a kitelepüléshez a készenlétet. *Nem döntött viszont a vezetés a kitelepülés módjáról*. A katonai közlekedési szervek tervezési feladatait igen megnehezítette a kitelepülés mikéntjét, idejét és az ahhoz biztosítandó kapacitások meghatározását övező bizonytalanság. Nem volt megnyugtatóan letisztázva, hogy a szállítózászlóalj szállítóeszközökkel vagy anélkül, teljes egészében légi úton vagy kombinált (légi + vasúti és tengeri) szállítással, hazai szervezésben vagy az amerikaiak által biztosított eszközökkel kerül kitelepítésre.

Ebben a helyzetben a **MH Közlekedési Szolgálat**a nem tehetett mást, mint hogy minden eshetőségre változatokat dolgozott ki és információkat gyűjt a kiszállítás módjáról szóló döntés előkészítéséhez. A változatok előkészítése során a Közlekedési Szolgálat szakemberei idejében felvették a kapcsolatot a lengyel közlekedési összekötővel, az iraki műveletet irányító amerikai **Középső Parancsnokságon (CENTCOM)** lévő magyar összekötőkkel, illetve a különböző polgári szállítmányozó vállalatokkal. Emellett természetesen folyamatos volt az együttműködés a **HM-HVK Hadműveleti (majd Hadműveleti és Kiképzési) Csoportfőnökség** tervezőivel, illetve a szállítózászlóalj végleges állomány- és felszerelési jegyzékén dolgozó szárazföldi szakemberekkel.

A vázolt együttműködés során többek között:

- Számos árajánlat bekérésére került sor polgári szállítmányozó cégektől a különböző változatokra és időpontokra;
- A szállítás tervezéséhez szükséges adatokat adtuk a CENTCOM részére;
- A változásokat követve minden egyes alkalommal új szállítási terveket küldtünk a kitelepülést összehangoló lengyel közlekedési összekötő részére;
- Június 19-től kezdődően elgondolások kerültek összeállításra a kitelepülés változataira vonatkozóan a katonai felső vezetés tanácskozásaira;
- Biztosításra kerültek a kontingens részére szükséges közlekedési szakanyagok és szaktechnikai eszközök, valamint az azokat kezelők kiképzéséhez;
- Végrehajtásra kerültek a szükséges bedolgozások a különböző szintű intézkedésekbe.

Július elején (!) megjelentek a kontingens megalakításáról, felkészítéséről, kiküldéséről szóló intézkedések:

- 56/2003 HM KÁT-HVKF együttes intézkedés (2003 július 1.)
- 348/2003 MH SZFP Pk. intézkedés (2003 július 7.)
- 312/2003 MH ÖLTP Pk. intézkedés (2003 július 7.)

Ekkor dől el, hogy a szállítójárművek nélküli változat kiszállításra kerül sor és a **HVKF helyettes Úr** szóbeli intézkedésére számvetni kell a kombinált vasúti és tengeri szállítási módra is. Továbbra sem konkretizálódott a végrehajtók szintjén a kiszállításhoz nyújtandó amerikai segítség politikai szinten kinyilvánított szándéka. Mindössze néhány szállítási méretadat és a veszélyes árukra vonatkozó információk lekérésében nyilvánult meg az amerikai szándék, nem testesült meg a szállítóeszközök biztosítására, a szállítás idejére vonatkozó adatok megküldésében.

Ezért és az idő sürgetése miatt a MH Közlekedési Szolgálatát által teljes mértékben előkészítésre került egy alternatív – a kitelepülést magyar szervezésben és finanszírozásban, polgári szállítóeszközökkel biztosító – megoldás. Ezt megnehezítette, hogy csak ekkor – július elején –

véglegesedett a szállítózáslóalj állomány- és felszerelési jegyzéke, ám ezt követően is „*kerültek elő*” kiszállítandó anyagok és eszközök. Nagy segítséget jelentett az alternatív megoldás előkészítésében a NATO haderő-fejlesztési feladatok (FP-2002) teljesítése érdekében tető alá hozott és 2003 május 12.-én a *MH Közlekedési Szolgálatfőnökség és a dán DFDS nevű szállítványozó cég* között megkötött – polgári tengeri és légi szállító eszközök meghatározott időn belüli biztosítására vonatkozó – *készletli megállapodás*.

A kiszállítás végrehajtását megelőző feladatok

1. Az előkészítő részleg kiszállításának előkészítése

Július 10-én elindult a kontingenst fogadó csoport **Bagdadba** úgy, hogy ekkor még nem tudták, hogy ki szállítja ki az előkészítő részleget a meghatározott időben (július 15-20. között): az amerikaiak vagy polgári cégek, illetve, hogy hova, **Bagdadba** avagy **Kuvaitba**.

Ekkor még nem volt aláírva a magyar katonák státuszát rendező SOFA egyezmény sem hazánk és Kuvait között, amely nélkül csak érvényes vízummal mehettek volna magyar katonák ebbe az országba.

Ugyanezen a napon került sor arra a katonai felső vezetői értekezletre, melyen *döntés született*: javasolják a **Honvédelmi Miniszter Úrnak**, hogy az előkészítő részleg a hadműveleti parancsban szereplő határidő betartása és a főerők kiérkezésének megfelelő előkészítése érdekében a szükséges időben rendelkezésre nem álló amerikai technikai segítség helyett, saját szervezésben polgári szállítóeszközökkel kerüljön kitelepítésre. Másnap július 11-én, pénteken a **Honvédelmi Miniszter Úr** jóváhagyta a javaslatot és így megrendelésre kerülhetett az előkészítő részleg részére a szükséges **öt AN-124 (Ruszlán)** típusú óriás szállító repülőgép.

Az első gép július 17-én landolt Taszáron és másnap elindult az első szállítvány Kuvaitba, ahol már várta őket és felkészült a fogadásukra a Bagdadból áttelepült kétfős fogadó részleg. Az előkészítő részleg személyi állománya, technikai eszközei és anyagai a löszert szállító ötödik gép átrepüléséhez és a különösen veszélyes kategóriájú anyagok légi szállításához szükséges engedélyek megszerzését megelőző idegtépő, többnapos várakozás után *július 24-vel bezárólag teljes egészében kitelepítésre került Kuvaitba.*

2. A fő erők kiszállításának előkészítése

Már az előkészítő részleg kiszállítása közben az amerikai attaséi hivatal és az amerikai erők európai szállításait intéző **1. Szállítási és Közlekedési Irányító Hivatal (1. Transportatoin and Movement Control Agency)** budapesti képviselői ígéretet tettek a fő erők kiszállításához történő segítségnyújtásra. Ez meg is történt, szorosabb lett az együttműködés, de július -22-én az amerikai közlekedési összekötő arra kérte a magyar felet, hogy a fő erők technikai eszközeinek és anyagainak kiszállításához szervezze és rendelje meg a kombinált vasúti és tengeri szállítást és a szállítási költségek visszatérítéséért a lengyel hadosztályparancsnokságon keresztül folyamodjon az amerikai félhez.

Így is történt, július 23-án megszületett a fő erők anyagainak és eszközeinek kombinált kiszállítására vonatkozó döntés. Kiadásra került a **HVKF intézkedés**, amely szerint a vasúti berakást 2003. augusztus 5-én, míg a hajóba rakást másnap augusztus 6-án a szlovéniai **Koper** kikötőjében kell végrehajtani egy rakodást előkészítő részleg kiküldése mellett. Ekkor került eldöntésre, hogy a szállítózászlóalj egy szakaszának eszközei – **22 db 5 és 10 tonnás tehergépkocsi** – mégis kitelepítésre kell, hogy kerüljön. Ugyanebben az intézkedésben kerültek meghatározásra a fő erők személyi állománya légi úton történő kiszállításának időpontjai is, melyhez már az amerikaiak biztosították a szükséges repülőgépeket. Csakúgy, mint a később (a tengeri szállítás megkezdése után) beérkező technikai eszközök és anyagok szállításához szükséges teherszállító repülőgépet.

Az intézkedésnek megfelelően megrendelésre, előkészítésre és végrehajtásra került a vasúti és tengeri szállítás, az első ilyen a maga nemében a Magyar Honvédség történetében. Majd folytatódott az együttműködés az amerikai és lengyel összekötőkkel a fő erők légi szállításának előkészítése érdekében. Ez meg is történt, ugyan az első gép minden előzetes értesítés nélkül egy napot késett, de a másik két gép már a szállítási tervben kért időpontra érkezett. Érdekesség, hogy az amerikai fél a személyi állomány Kuvaiton keresztül Irakba történő szállításához olyan polgári repülőgépet bérelt, melynek oldalán hatalmas betűkkel a „**Pleasant Hawaiian Holidays**” (Kellemes hawaii üdülések) felirat díszelget. Az már csak szakmai szempontból volt érdekes, hogy az amerikai fél a később leszállításra került katonai mentő gépkocsik és elsősorban ruházati anyagok kiszállításához a magyar fél által kért repülőgépet ugyanattól az orosz vállalatától biztosította, amely saját szervezésben az előkészítő részleget szállította ki Kuvaitba. A gépet és személyzetét így

már ismerősként üdvözölhették a berakásnál közreműködő magyar katonai közlekedési és logisztikus szakemberek.

Így tehát többhónapos tervezői, szervezői munka, bizonytalanság, hazai és nemzetközi együttműködés után a szállítózászlóalj személyi állománya, technikai eszközei és anyagai teljes egészében, baleset nélkül, az előírt készenléti időre kitelepítésre kerültek a kijelölt alkalmazási körletbe.

Fontos tapasztalatok és következtetések

1. A szállításszervezésre adott idő minden esetben rövid!

Hiába kezdődött a tervezés már március végén, a végleges felszerelési jegyzék kialakulása, a kiszállítás módjára és végrehajtójára vonatkozó döntések késői meghozatala a katonai közlekedési szervek munkáját, a végrehajtás megszervezésére adott időt hátrányosan befolyásolták. Mindez hasonlóan történt az IFOR- ba, majd a KFOR- ba felajánlott magyar kontingensek kiszállításánál is és erre kell felkészülni a jövő feladatainál is.

2. A szükséges nagytávolságú szállítókapacitás rövid határidőn belüli rendelkezésre állása elengedhetetlen!

A fentiekből és a **NATO Reagáló Erőkbe** felajánlott magyar alegység készenléti idejéből következik, hogy egy rövid időn belül rendelkezésre álló stratégiai légi és tengeri szállítókapacitás biztosítása szükséges a hasonló szállítási feladatok követelmények szerinti végrehajtásához.

Ennek megoldásai lehetnek:

- rövidtávon a nem garantált kétoldalú rendelkezésre állási szerződések megkötése felkészült szállítmányozó vállalatokkal,
- középtávon csatlakozás a NATO számos nemzete által közösen, garantált rendelkezésre állással bérelt légi és tengeri szállító kapacitást biztosító átmeneti szerződéséhez,
- hosszabb távon – elsősorban a légi szállító kapacitás – tekintetében, ahol az említett NATO átmeneti szerződés hatálya várhatóan csak 5-7 év lesz, el kell gondolkodni a saját megfelelő – technikai eszközök, veszélyes anyagok szállítására is alkalmas – katonai légi szállító kapacitás kiépítésén is.

3. A stratégiai szállítások időbeni megszervezéséhez a közbeszerzési törvény hatálya alóli mentesítés szükséges!

Sajnos a jelenleg hatályos törvény rendelkezései és eljárási határidői nem tudják biztosítani azt a rugalmasságot, amely az ilyen szállítások megszervezése közben gyakorta felmerülő változásokat, illetve a döntések megszületése és a szükséges végrehajtási határidő közötti, igen rövid rendelkezésre álló idő intervallumot le tudná követni.

4. Tapasztalt szállítványozó partner bevonása szükséges!

Először szervezett a MH Közlekedési Szolgálat a ilyen nagyságrendű, polgári szállítóeszközökkel végrehajtott légi és tengeri szállítást. Az e területeken alkalmazott eljárások, dokumentumok, fogások és szokások elsajátításához nagy segítséget nyújtott a bevont és a hasonló katonai szállításokban nagy tapasztalattal bíró **dán** szállítványozó cég. Mind az előkészítés, mind – a be- és kirakásokat a helyszínen segítő szakembere útján- a végrehajtás során segítette a vállalat elkerülni az ilyenkor szokásos buktatókat, átadva a dán békefenntartó erők iraki kiszállítása során begyűjtött hasznos tapasztalatokat is!

5. A technikai eszközök és anyagok nagytávolságú szállításra történő előkészítésére időben, minden telepíthető alakulatnak fel kell készülnie!

A nemzetközi szállítások végrehajtásához megfelelő – a polgári szféra által is kezelhető – egységgrakomány képző, csomagoló eszközökre van szükség és különösen a veszélyes anyagok szállításához a megfelelő besorolások, csomagoló eszközök, biztonsági adatlapok előkészítését már előre el kell készíteni.

6. A be- és kirakások helyszíni előkészítése elengedhetetlen!

Számos olyan előkészítő tevékenység van, amely a légi és tengeri be- és kirakások helyszínén oldható csak meg, a küldő fél (MH) elsősorban közlekedési szakemberei által. Ilyenek például a reptéri, kikötői szolgáltatások (rakodás, személy- és teherszállítás stb.) megrendelése, a felmerülő problémákra való azonnali reagálás lehetősége, a légi- és tengeri rakodási tervek végső egyeztetése a személyzettel, a fuvarlevelek véglegesítése és átadása a fuvarozónak stb.

7. A nagytávolságú szállítások szervezése jó angol nyelvtudás nélkül hiú ábránd! (De az orosz is hasznos...).

Tudomásul kell venni, hogy a nemzetközi szállítmányozásban a közlekedési tisztek csak az angol nyelv magas szintű ismerete útján boldogulhatnak. Itt nem papírokra, hanem igazi élő, hasznosítható, precíz nyelvtudásra van szükség és erre kell felkészíteni még több szállító szakembert a Közlekedési Szolgálaton belül. Az orosz nyelv ismerete is hasznos lehet ugyanakkor, hiszen a polgári légi és tengeri fuvarpiacon igen nagy kínálattal rendelkeznek a volt szovjet utódállamok vállalatai.

Köszönöm a figyelmet!