

# AZ MH SZÁLLÍTÓ - ZÁSZLÓALJ KITELEPÍTÉSÉNEK ELŐKÉSZÍTÉSE ÉS VÉGREHAJTÁSA

## A hazai közlekedési szervezetek feladatai

Kókai Ernő<sup>1</sup>

Vezérőrnagy Úr, Tiszt Urak!

*Egy évvel ezelőtt egy hasonló konferencián azzal kezdtem a beszámolómat, hogy a Magyar Honvédség eddigi legjelentősebb nagytávolságú szállítási feladatát hajtottuk végre a „Dynamic Mix 2002” Spanyol gyakorlaton történt részvétellel.*

*Ma ismét ezzel kezdhetem a mondanivalómat, hiszen az iraki kontingens kiszállításának megszervezése nemcsak a nagy távolság, hanem a szállítási ágazatok teljes vertikumának egy feladatban történő igénybevétele miatt is egyedülálló a közlekedési szolgálat történetében.*

Előadásomban az iraki magyar katonai kontingens, (vagy más néven a Magyar Honvédség Szállító - Zászlóalj) kiszállításának megszervezéséről szeretnék képet adni. **Beszámolómat két fő részre osztottam.** Az első részben bemutatom a közlekedési szervezeteknek a kiszállítás végrehajtása érdekében végzett tevékenységét. A második részben pedig szeretnék rávilágítani azokra a szervezés és a végrehajtás során tapasztalt dolgokra, eseményekre, amelyek tanulságait levonva talán a legközelebbi hasonló nagy szállítási feladat sokkal gördülékenyebben lesz végrehajtható.

### I. Az MH Szállító - zászlóalj kiszállításának közlekedési feladatai

*A közlekedési szolgálat, a kontingens kiküldéséről szóló Országgyűlési döntést (2003 június- 3.) megelőzően, már a hadműveleti tervezés időszakában részt vett a kiszállítással kapcsolatos feladatok szervezésében és végrehajtásában.*

---

<sup>1</sup> Kókai Ernő mk. alezredes, MH KKK parancsnok mozgáskoordinációs helyettese.

A Közlekedési Szolgálatfőnökség *bedolgozott* a kontingens megalakításáról, felkészítéséről és kiküldéséről szóló **56/2003 sz. HM KÁT és HM HVKF** intézkedésbe, valamint a **312/2003 sz. MH ÖLTP** logisztikai szakintézkedésébe.

Folyamatos kapcsolattartás és egyeztetés folyt az amerikai Központi Parancsnoksághoz kiküldött magyar összekötő tisztekkel (**Tampa**) a kiállítás biztosításával kapcsolatban.

A tervezési, számvetési feladatokon túl beindult az anyagi készletek előkészítéséhez, átcsoportosításához, málházásához szükséges belföldi közúti anyagszállítások szervezése. Az anyagnemfelelős szolgálatok igénylései alapján megkezdtek az anyagok **Kaposvárra** szállítását.

*A személyi állomány toborzását követően megszerveztük a kiképzést biztosító 106 db tehergépkocsi Debrecenből Táborfalvára történő áttelepítését vasúti szállítással.*

A tervezésnek már ebben a szakaszában is egyértelmű volt, hogy az anyagi készletek szállítására, az egységakomány képzésre legalkalmasabb eszközt, a 20 lábás konténereket kell használni.

Ennek biztosítása érdekében az **MH KKK** megkezdte a rendelkezésre álló, nemzetközi és különösen a tengeri szállításra alkalmas konténerek kiválasztását és beszerzését, amelyek rendelkeztek az ún. **CSC (International Convention for Safe Containers – Nemzetközi Szállítótartály Biztonsági Egyezmény)** minősítéssel. Ez a minősítés határozza meg a szállítótartályok azon szerkezeti előírásait, amelyek normál üzemeltetési feltételek közötti kezelésük, egymásra rakásuk és szállításuk biztonságát szolgálgják.

A szervezésre és előkészületekre rendelkezésre álló viszonylag rövid idő kezdetben kissé bonyolította a dolgokat, mert a különböző szinteken párhuzamosan folytak a szervezések. Így történhetett, hogy a konténerek központi gyűjtésével egyidőben az MH SZFP-ság részéről is megkezdtek a csapatoknál lévő szabad konténer kapacitások felmérését és **Kaposvárra** történő átcsoportosítását.

*Ebből adódóan jelentkezett az a probléma, hogy a közlekedési szolgálat szakembereinek Kaposvári berakodás ellenőrzését követően több, már berakott konténert át kellett rakni, mivel a csapatoktól átcsoportosított régebbi konténereket málháztak be és azok nem rendelkeztek a CSC minősítéssel.*

*A felkészülésnek ebben az időszakában szoros, operatív együttműködésben dolgoztunk az érintett raktárakkal, logisztikai szervezetekkel (MH Hadtápanyag Ellátó Központ, MH Egészségügyi Kiképző Központ, MH Támogató Ezred, MH Haditechnikai Ellátó Központ,) a HM Ingatlankezelési Hivatallal, az MH SZFP-sággal, az MH 64. Boconádi Szabó József Logisztikai és Támogató Ezreddel, az MH 5. Bocskai István G. Dandárral, valamint ezeken kívül számos polgári fuvarozó vállalattal.*

Folyamatosan érkeztek a szállítási igények, mert a kontingens anyagi-technikai készletének mennyisége és összetétele is folyamatos változásban volt. Jellemezhetném úgy is, hogy valaki mindig talált valamit, amit még ki kellett vinni. Ilyen volt például, hogy a híradó szolgálat a vasúti kocsik MÁV-tól történő megrendelését követően is „talált” még 2 konténernyi anyagot, amit vasúton kellett szállítani. Másik példa, hogy az eredetileg csak konténervonatnak tervezett szállítmányhoz is hozzá kellett tenni technikai eszközöket.

*Már a tervezési időszakban egyértelmű volt, hogy a felkészítési, felszerelési és szállítási határidők rövidek.* Emiatt ki kell emelnem az operativitást, mert a készletek megalakításának sürgőssége miatt a közúti szállítások megszervezésére sokszor 1-2 nap, de néhány esetben csak pár óra állt rendelkezésre.

*Az előzetesen elkészített tervek ellenére hosszú ideig nem történt döntés a kontingens Irakba történő kiszállításának módjáról és arról, hogy kinek a szervezésében történik.*

Egy változatban, - és sokáig ez volt előtérben – az amerikai hadsereg szervezésében, az ő általuk biztosított szállítóeszközökkel történt volna a kiszállítás, vagy közvetlenül *Bagdadba*, vagy *Kuvaitba*.

Másik változatban a magyar közlekedési szolgálat szervezésében, kereskedelmi, a polgári életből bérelt szállítóeszközök igénybevételével kellett végrehajtani a feladatot, Kuvaitba történő szállítással.

*Csak az volt biztos, hogy a kontingens két részben, előkészítő részleg és főerők bontásban lesz kiutaztatva.*

A honi felelősségű kiszállítás előkészítésére, különböző szállítási alternatívák idő és költség szükségletét dolgoztunk ki, több esetben egyedi eszköz kiszállításra is. (pl. KIRSCH AD-200 áf. aggregátorkonténer közúti szállítása, mivel a konstrukció légi úton nem szállítható).

### ***Kidolgozott szállítási alternatívák:***

- Előkészítő részleg légi úton, főerők légi úton, egyes eszközök közúton (pl. 200 KW. aggregátorkonténer);
- Előkészítő részleg légi úton, főerők, technika vasúton, személyi állomány légi úton;
- Előkészítő részleg légi úton, főerők technika vasúton és tengeri úton hajóval, személyi állomány légi úton.

(Minden alternatíva két változatra készült, szállító járművekkel, illetve anélkül).

Figyelembe véve a várható költségek nagyságát és a határidőket, a kiszállítás közlekedési költségeit ki kellett vonni a közbeszerzési törvény hatálya alól. Erre a kormány az előterjesztést elfogadva a **Nemzetbiztonsági Kabinet a XXVI0054/2003 sz. határozatában** a felmentést az előterjesztés szerint **megadta**.

Az amerikaiak által biztosított kiszállításhoz az előkészítő részleg kiszállítási tervét és a veszélyes anyagok listáját megküldtük **az amerikai Szállítási Parancsnokság és a lengyel Mozgáskoordinációs Központ részére**. Bonyolította a helyzetet, hogy az előkészítő részleg állományának többszöri módosítása miatt a szállítási terveket is folyamatosan át kellett dolgozni.

Kissé részletesebben szeretném kiemelni azt a **szervezői tevékenységet**, amit a veszélyes anyagok polgári repülőgéppel történő szállítása érdekében végeztünk, mert a szállításban különösen kedvezőtlen helyzetet okozott, hogy a BTR lőszeres és még néhány lőszer a polgári légi szállításból kizárt (tiltott) anyag és **csak** az átrepüléssel érintett országok egyedi engedélyével szállíthatók.

***Ezért a jelentős mennyiségű veszélyes anyag légi szállítását különös részletességgel kellett megszervezni.*** A szükséges adatok beszerzése és az előírt okmányok elkészítése valamint az átrepülési engedélyek megkérése is sok munkát és együttműködés szervezést igényelt.

*A veszélyes anyagszállítás előkészítéseként szükséges volt elvégezni:*

- Össze kellett gyűjteni és írásban megadni az anyagok jellemző tulajdonságait angol nyelven, bevonva ebbe az anyagnemfelelős szervezeteket is;
- El kellett készíteni a veszélyes anyagszállítási kérelmeket angol nyelven az átrepüléssel érintett országok részére, külön az engedélyezett és külön a polgári légi fuvarozásból kizárt un. tiltott lőszerekre;
- Ki kellett tölteni a veszélyes anyagszállítás angol nyelvű szállítói nyilatkozatokat, (Shipper's Declaration for Dangerous Goods), amelyben a feladó arról nyilatkozik, hogy minden nemzetközileg előírt csomagolási, jelölési kezelési szabályt betartott a szállításokra vonatkozóan;
- El kellett készíteni az anyagok veszély esetén alkalmazandó kezelésére vonatkozó angol nyelvű írásbeli utasításokat;
- Meg kellett szervezni a lőszer, robbanóanyagok légi szállításához történő csomagoltatását;
- El kellett készíteni a veszélyes anyaggal rakott konténerekről az angol nyelvű rakományjegyzékeket (Cargo manifest).

*Ebben a munkában együttműködést szerveztünk a HM BBBH Vám és Határforgalmi Igazgatósággal, rajtuk keresztül a Külügyminisztériummal, a Légügyi Hivatallal, az MH üzemanyag, a fegyverzettechnikai szolgálatával, a Hungária Veszélyes Áru Mérnöki Hivatallal, a VOLÁNPAC Rt-vel.*

Bár sokáig igen erőteljes utalás volt arra, hogy az *amerikai hadsereg biztosít szállítóeszközöket* a kiszállításhoz, a nemzetközi szállítási alternatívák előkészítéseként több hazai és külföldi fuvarozóval és szállítmányozóval *vettük fel a kapcsolatot: (MALÉV, MÁV, K-SPED, OVIT, HUNGAROCAMION, MAHART, ANTONOV AIRLINES, UKRAINIAN CARGO AIRWAYS, SPECIMPEX KFT, DFDS TRANSPORT.* A felkérésekre egyik ajánlattevő volt az a dán szállítmányozó cég is, akivel 2003- májusában az MH KSZF a tengeri és légi szállítási kapacitásokra rendelkezésre állási szerződést kötött.

*Az ajánlatok közül, előkészítő részleg kiszállítására az AN-124 repülőgép igénybevétele látszott legcélszerűbbnek és leggazdaságosabbnak. Ebből az előzetes számvetések szerint 5-6 db látszott szükségesnek.*

Az ajánlatok alapján tervek készültek még **IL-76 típusú repülőgéppel** történő szállításra is. Azon kívül azonban, hogy az Iljusin gépekből jóval többre lett volna szükség, azzal a problémával is számolni kellett, hogy IL-76-os repülőgép igénybevétele esetén – az ajtónyílás mérete miatt - néhány eszköz (pl.: műhely gépkocsik, élelmezési hűtő gk.) felépítményét le kell szerelni, ami a kuvaiti (bagdadi) kirakásnál problémát okozhat, a visszaszereléshez megfelelő daru szükséges.

*Ismerve a készenlétekre vonatkozó magyar vállalásokat és kötelezettségeket, az idő egyre sürgetőbbé vált.* Mivel mindvégig remény volt az amerikai kiszállításra, konkrét lépéseket még július első hetében sem tehattünk a polgári szállítóeszközök megrendelésére, csak az ajánlatokat kértük be. Bizonytalanná tette még az előkészítő részleg kiszállításának időpontját az is, hogy a Magyar Köztársaság és Kuvait közötti SOFA egyezmény megkötése késett.

Ez magában hordozta azt a veszélyt, hogy ha ténylegesen szükségesé válik a polgári igénybevétel, az adott időpontban éppen nem fog rendelkezésre állni a szükséges szállítóeszköz, mivel az ajánlattevők ajánlataikat limitált határidőkre adták és addig az ideig konkrét megrendelések, kapacitás lekötések nem történtek.

*Végül július 11-én megszületett a miniszteri döntés, hogy nem várunk tovább az amerikai kiszállításra, saját szervezésben hajtjuk végre az előkészítő részleg kitelepítését. (A főerőkről ekkor még nem döntöttek).*

Ettől fogva rohamléptekkel kellett szervezni mindent, hiszen az első repülőgép felszállását július 17-re határozták meg. **A szervezésre összesen 1 hetünk maradt.** Ez alatt az egy hét alatt kellett minden megrendelést, engedélykérést elküldeni a szükséges helyekre, illetve minden adatot megadni és elkészíteni a légi szállításhoz a veszélyes anyagokkal kapcsolatban.

Az előzetesen bekért ajánlatok közül kiválasztottuk a legkedvezőbb ajánlatot, amelyet a korábban már említett **dán DFDS Transport** szállítványozó cég adott. Az igények, lehetőségek, időpontok egyeztetését követően végül az orosz **VOLGA DNEPR AIRLINES** által üzemeltetett **5 db AN-124 típusú óriás repülőgéppel** került végrehajtásra a szállítás. Az első repülőgép július 18-án, az ötödik, július 24-én szállt fel és repült

Kuvaitba, 15 db technikai eszközt, 8 db utánfutót és 28 db 20' konténer (190 to. anyaggal) szállítva.

***A Légi szállítás adatai: VOLGA DNEPR AIRLINES AN-124***

<b>időpont</b>	<b>repülőgép db</b>	<b>szállítmány tartalma</b>
2003. 07. 18.	1	9 db kerekes technika 3 ufo.
2003. 07. 19.	1	6 db kerekes technika 5 ufo.
2003. 07. 20.	2	20 db 20' konténer 134,5 to. anyaggal
2003. 07. 24.	1	8 db 20' konténer 56 to. anyaggal,
Összesen:	5	15 db kerekes technika, 8 ufo, 28 db konténer

***Korábban már említésre került a veszélyes anyagok légi szállításával járó jelentős szervezési munka.*** Az ötödik repülőgépre volt tervezve a lőszeres, robbanóanyagok szállítása. A légi szállításban tiltott veszélyes anyagok csak abban az esetben szállíthatóak, ha a repülőgépet üzemeltető cég országa szerinti légügyi hatóság azt egyedileg engedélyezi. Ebben az esetben ezt az engedélyt az orosz hatóságoknak kellett kiadni, ami a bürokrácia útvesztőiben legalább 7-10 nap alatt történik meg. A legnagyobb erőfeszítés ellenére sem sikerült az engedélyt rövidebb idő alatt beszerezni, pedig szóban végig volt információnk arról, hogy nem lesz akadálya a kiadásának. Ennek az engedélynek a beszerzése miatt reptült az 5. gép július 20-a helyett július 24-én.

Még a berakás napján is izgalmassá tette a helyzetet, hogy Taszáron a berakásnál 3 óra hosszát várt a gép személyzete az engedélyre. ***A szállított 8 db. konténerből a 2 veszélyes anyaggal rakottat a „load master”, (rakodó tiszt) addig be sem engedte rakni a gépbe, amíg telefonon értesítést nem kapott a szükséges engedély meglétéről.***

Ez előre vetíti azt a kérdést, hogy rendelkezni kell-e és milyen katonai légi szállítási kapacitással a Magyar Honvédségnek a veszélyes anyagok szállítására. Ennek a kapacitásnak mindenképpen többnek kell lennie, mint a jelenlegi AN-26- os.

Az előkészítő részleg kiszállítását követően a fő erők szállításának szervezése került előtérbe. ***2003. július 23-án*** született meg a döntés, hogy a főerők kiszállítását is saját szervezésben, vasúti-tengeri-légi szállítás kombinációjával kell végrehajtani.

A technikai eszközök vasúton a *szlovéniai Koper kikötőbe* kerülnek kiszállításra, onnan pedig tengeri hajóval, a Szuezi-csatornán keresztül a *kuvaiti Ash-Shu'aybah kikötőbe* érkeznek. A személyi állomány repülőgéppel megy úgy, hogy a hajó érkezésének időpontjában már Kuvaitban legyenek.

A vezérkarfőnöki intézkedés értelmében a vasúti szerelvények bera-kását augusztus 5-én kellett megkezdeni. Így a szervezésre ismét nem egészen két hét állt rendelkezésünkre.

A tervezést nehezítette és néhány napig a konkrét lépéseket is hátrál-tatta, hogy a fő erők állománya ekkor még képlékeny volt, különösen a szállítójárművek mennyisége tekintetében, mert még nem erősítették meg az amerikai felajánlást, hogy a szállítózászlóalj az alkalmazás helyszínén az amerikaiaktól kap szállítójárműveket.

*A szállítás megszervezése során a MÁV felé megtettük a szükséges lépéseket a vasúti szerelvények nemzetközi közlekedtetése érdekében.* Felvettük a személyes kapcsolatot, a szlovén vasút illetékeseivel, a vona-tok közlekedtetésével és a rögzítéssel kapcsolatos feltételek rendezése ér-dekében.

Személyesen megkerestük a koperi kikötő magyarországi képviselő-jét, akivel a kikötői feladatokat készítettük elő.

A tengeri szállítmányozással foglalkozó külföldi szervektől tengeri hajókról kértünk ajánlatokat. A legkedvezőbb ajánlatot a dán DFDS szál-lítmányozó adta, melynek során lett kiválasztva a SEA TRADER nevű, máltai bejegyzésű orosz RO-RO hajó.

*Ezzel kapcsolatban kiemelném, hogy milyen sokat segített egy ta-pasztalt és kiterjedt kapcsolatokkal rendelkező speditőr (szállítmányozó) bevonása a tengeri szállítás szervezésébe.*



*A kontingens szállítására alkalmas tengeri hajókról kapott ajánlatokat a táblázat mutatja.*

<b>Fsz.</b>	<b>Hajó neve</b>	<b>Felségjel</b>	<b>Ajánlott ár</b>	
1.	STROFADE II.	MÁLTAI hajó	570 000 USD	131 088 000 Ft
2.	FAST CHAL- LENGER	Egyiptomi hajó	755 000 USD	173 634 000 Ft
3.	NEPTUNE AEGLI	Máltai hajó	970 000 EUR	256 904 000 Ft
4.	NEPTUNE DYNAMIS	Máltai hajó	970 000 EUR	256 904 000 Ft
5.	SEA TRADER	Máltai hajó	452 000 EUR	119 712 000 Ft

*Látható, hogy az árak akár 100 M Ft-al is eltérhetnek egymástól. Ennek az eltérésnek az alapvető oka, hogy a hajók a berakás helyéhez viszonyítva más földrajzi pozícióban vannak. A speditőr feladata megkeresni azt a szükséges szabad kapacitással rendelkező hajót, amelyik földrajzilag a legkedvezőbb helyzetben van a berakás helyéhez és a kért időpontban rendelkezésre is tud állni.*

Egy héttel a kiszállítás előtt került rögzítésre a kiutazó kontingens végleges anyagi-technikai felszerelése. Ezt követően elkészítettük a pontos megrendeléseket a vasúti szállításhoz a MÁV Rt.,- illetve a tengeri szállításhoz a DFDS Tor Line A/S Dán szállítványozó felé. Természetesen a veszélyes anyagszállítással kapcsolatos adminisztratív feladatokat a tengeri szállításhoz kapcsolódóan is el kellett végezni, hasonlóan a légi szállításhoz. Ennek megfelelően 2 vasúti szerelvényen 69 db technikai eszközt és 63 db kontenert szállítottunk **Koper** kikötőjébe.

A vezérkarfőnöki intézkedés rakodás előkészítő részleg kiutazását rendelte el Koper kikötőbe, amely az MH KSZF-ség, az MH KKK és az MH SZFP.-ság állományából alakult meg, 4 fővel. Az előkészítő részleg két nappal az első szállítmány Koperbe érkezését megelőzően kezdte meg tevékenységét a kikötőben.

### ***A koperi előkészítő munka során végzett tevékenységek:***

- Személyesen találkoztunk a Szlovén vasút katonai szállításokért felelős személlyel, a vasúti szállítás előkészítése érdekében;
- Tárgyaltunk és adategyeztetést végeztünk a kiválasztott TRANSMAR kikötői ügynökséggel, a hajóba történő berakás előkészítésére;
- Tárgyaltunk és adategyeztetést végeztünk a koperi kikötő illetékeseivel, a kikötői szolgáltatások biztosítása érdekében;
- Szemrevételezést végeztünk a koperi teherpályaudvaron a vasúti szerelvények fogadása érdekében, illetve a kikötőben az átrakás megszervezése érdekében.

**2003. 08. 06-án** 05,00- órakor, a SEA TRADER RO-RO hajó beállt a koperi kikötő RO-RO terminálba és várta a berakodást.

### ***A hajó főbb adatai:***

A SEA TRADER máltai bejegyzésű, 8454 bruttóregiszter tonnás orosz hajó; hossza: 116,55 m.; szélessége: 19,2 m.; rakodási kapacitás: 4780 to.; rakodási kapacitás járművekből: 1000 LM (lane meter), amely 3 fedélzeten van elosztva. Az alsó és felső fedélzetre rakodást egy 19 m hosszú, 3,5 m széles 55 to. teherbírású lift biztosítja.

Az első vasúti szerelvény 2003. 08. 06-án 07, 15 perckor érkezett Koper teherpályaudvarra. A kikötői rakodóhoz 09, 15 perckor állították be.

A második szerelvény 2003. 08. 06-án 13,30 perckor érkezett Koper teherpályaudvarra. A kikötői rakodóhoz 17,30 perckor lett beállítva.

A koperi rakodóvágány homlokrakodóval van ellátva. Ezért a közel 600 m-es szerelvényeket egy tagban tolták be a kirakáshoz. A vasúti rakodó és a hajó között mintegy 400 m távolságot kellett megtenni a járművekkel és a konténerekkel.

### ***A hajó személyzettől megkaptuk a hajó berakási tervét, amely a járművek és a konténerek elhelyezkedését mutatta a fedélzeten.***

A rakodások személyi biztosításaként 12 fő szerződéses katonát vitünk ki a vasúti szerelvényen, akiknek a feladata a technikai eszközök vasúti kocsiról a hajóba történő berakása volt. Az első néhány jármű ki-

be rakása után vált nyilvánvalóvá, hogy a rendelkezésre álló 12 fő ekkora mennyiségű technika kirakására az adott feltételek és távolságok mellett kevés ahhoz, hogy a tervezett idő alatt végre lehessen hajtani az átrakodást. A tervezés során takarékosági okoktól vezérelve lett ez a létszám megállapítva. Az átrakodás meggyorsítása érdekében az előkészítő részből és az **MH B.Sz.J. Log. ezredtől** kint lévő tisztek is besegítettünk a ki-berakás végrehajtásába.

A szükséges létszámnak legalább 20 főnek kellett volna lenni, amiből 10 fő a járművek vasúti kocsiról történő lehozatalát, 10 fő pedig a hajóra át- és bevitelt végzi. Ezen kívül egy mikrobuszt is kell biztosítani, ami a hajó és a vasúti rakodó közötti mozgást teszi gördülékennyé.

A járművek vasúti kirakását, a hajóba történő bevitelét és a kijelölt helyre beállítását a „*load master*” irányítása mellett a saját állományunk végezte. A konténerek vasútról történő kirakását berakását a kikötőtől rendeltük meg, mert így nem kellett kivinni rakodó berendezéseket.

*A járművek és a technikai eszközök hajóban történő rögzítését a hajó személyzete végezte.*

*A hajó berakását követően a szükséges adminisztráció után a hajó 2003. 08. 07-én 02,25 perckor elindult és megkezdte a mintegy 5000 tengeri mérföldes (9200 Km) 16 napig tartó útját, a Szuezi –csatornán át Kuvaitba.*

A főerők személyi állományának kiszállítása repülőgéppel volt tervezve olyan számvetéssel, hogy a technikai eszközöket és anyagokat szállító hajó Kuvaitba érkezését megelőzően az állomány is Kuvaitban legyen. Volt tehát kb. másfél hetünk a szállítás megszervezésére. A korábban már a bekért ajánlatok alapján előkészítettük a chartergépek bérletét a MALÉV-tól.

Ezt követően kaptunk értesítést az **amerikai Központi Parancsnokságtól (CENTCOM)**, amelyben arra kérték a magyar illetékeseket, hogy szüntessék meg a kiszállítás érdekében végzett tevékenységet a polgári szállítók felé, mert a személyi állomány kiszállításához és a még kiszállítandó eszközökhöz és anyagokhoz az amerikaiak biztosítanak repülőgépet.

Végül is több bizonytalan információt követően megkaptuk a kiszállítások időpontjait.

### *A kiszállítások tervezett időpontjai:*

2003. 08. 16. 1 személyszállító repülőgép 176 fő és *Isaszegi János ddtbk.*

2003. 08. 21. 1 személyszállító repülőgép 48 fő és **2 fő MTV tudósító**

2003. 08. 29. 1 teherszállító repülőgép 4 fő, 3 db 20' konténer, 4 ke-  
rekes gjmű.

A 08. 16-ra beígért repülőgép azonban csak 17-én érkezett. A gép 20 órás késéséről csak akkor érkezett értesítés amikor az állomány már több órája a repülőtéren várta a szállítást, *Isaszegi tábornok Úrral* együtt.

Itt felmerül az a kérdés, hogy még a legjobb szövetséges esetében is kiszolgáltattak lehetünk, mert nincs lehetőségünk a beavatkozásra, meg kell várnunk a másik fél probléma megoldását.

### **Költségek:**

<i>szállítás jogcíme</i>	<i>összeg (nettó) Ft</i>	<i>ÁFA Ft</i>	<i>Összesen Ft</i>
Vasúti szállítás (számvetett érték)	24 043 452	0	24 043 452
5 db AN-124 repülő	203 261 000	0	203 261 000
TRANSMAR berakási díj	588 026	0	588 026
Luka Koper kikötői szolgáltatási díj	4 201 909	0	4 201 909
Hajó bérleti díj	119 454 560	0	119 454 560
<b>Összesen nemzetközi szállítás:</b>	<b>351 548 947</b>	<b>0</b>	<b>351 548 947</b>
Belföldi szállítási díj	3 813 140	9 53 285	4 766 425
<b>Szállítási díj mindössze- sen:</b>	<b>355 362 087</b>	<b>9 53 285</b>	<b>356 315 372</b>

## **2. A kiszállítás tapasztalatai, következtetések, javaslatok**

*Az eddig elmondottakban már kitértem néhány tapasztalatra, amelyek fontosak a nemzetközi szállítások megszervezésénél.* (pl. a konténe-  
rek CSC jelölése, veszélyes anyagszállításokkal kapcsolatos tevékenysé-  
gek, a tervezési idők rövidege, rakodóerők létszáma, a más által  
szervezett szállítás esetén a kiszolgáltatottság).

*A továbbiakban előadásom második részére térek át, melyben azo-  
kat az eseményeket, dolgokat, problémákat kívánom bemutatni, ame-*

*lyek nagy jelentőséggel befolyásolták a szállítások megszervezését és végrehajtását.*

Néhány adminisztratív probléma talán azért csak most az iraki kiszállítás során jelentkezett hatványozottan, mert a *szállítási módok teljes vertikuma alkalmazásra került*, minden közlekedési ágazatban nagytömegű anyag lett mozgatva és így minden szabállyal egyszerre találkoztunk. A vonatkozó szabályok, követelmények természetesen eddig is léteztek, amelyek azonban közlekedési áganként eltérőek, sajátosak és ha valamely feltétel nem volt meg, lehetőség volt a végrehajtható ágazatra áttérni a végrehajtást. Ebben az esetben azonban erre nem volt mód, hiszen a szállítási módok rendszert képeztek, követték egymást, kapcsolódtak egymáshoz.

### **1. Lőszeres és robbanóanyagok csomagolása**

*Az előadás első részében külön kiemeltem a veszélyes anyagszállítás megszervezésének fontosságát.*

Ezen a területen az egyik problémaként jelentkezett, hogy a lőszeres, robbanóanyagok eredeti csomagolása nincs bevizsgálva és minősítve a **IATA, Chicagói egyezmény 18. melléklet** szerinti utasításának megfelelően, ami a veszélyes anyagok biztonságos légi szállítására tartalmaz technikai előírásokat a polgári légi szállításokhoz. Emiatt a lőszereseket *külső céggel (VOLÁNPACK)* át kellett csomagoltatni, ami 526.e Ft + ÁFA (657 500 Ft) költséggel, többletmunkával és a málházás időbeli elhúzóásával járt.

Ha az MH-ban alkalmazott lőszeres csomagoló eszközök rendelkeznének a szükséges bevizsgálással, akkor a lőszer kezelő honvédségi szervezetnek joga lenne a csomagolások megfelelő jelzéssel történő ellátásra, ezzel azok légi szállítása átcsomagolás nélkül lehetségessé válna.

*Jelenleg a csomagoló anyagok minősítését a Győri Széchenyi István Egyetem Csomagolásvizsgáló Laboratóriuma végzi, melynek vezetője Dr. Pánczél Zoltán.*

Ez a probléma eddig azért nem jelentkezett ilyen formában, mert a nemzetközi gyakorlatokra a lőszeres vasúton, vagy közúton lettek szállítva, a külföldi missziók részére légi úton kiküldött lőszeresek a kis mennyiség miatt mindig át lettek csomagolva ezen előírásoknak megfelelően. *Most azonban nagymennyiségű lőszer szállítása történt légi úton polgári eszközzel.*

## 2. Lőszeres és robbanóanyagok „Biztonsági Adatlapja”

Többnapos szervezői munkát és utánjárást igényelt a szállításszervezőktől, hogy a polgári szállításokhoz szükséges angol nyelvű **Biztonsági Adatlap** nem állt rendelkezésre. Ezért a **Hungária Veszélyes Áru Mérnöki Hivatallal** együttműködve külön munkaként kellett azokat elkészíttetni. Itt megint csak arra kell vissza utalnom, hogy mennyire kevés idő állt rendelkezésre a szervezésre és ha ezekkel a Biztonsági Adatlapokkal már rendelkezünk volna, egyel kevesebb teherrel kellett volna megbirkózni, az amúgy is leterhelt állományok.

**Következtetés:** A Biztonsági Adatlapot csak egyszer kell elkészíteni és ezt akkor célszerű, megtenni, amikor elegendő idő áll rendelkezésre. Ezért először legalább azokról a lőszerokről és robbanóanyagokról, amelyeket leggyakrabban és nagyobb mennyiségben használnak a csapatok és külföldön szolgáló missziók. Előre el kell készíttetni az adatlapokat, hogy azok egy esetleges szállítás esetén rendelkezésre álljanak. De később folyamatosan az összes típusról rendelkezni kell ilyennel. (A most kiszállított lőszerokről már meg van). Ez a munka a közlekedési szolgálat és a fegyverzeti szolgálat együttműködését igényli.

## 3. Konténerek méretei, szerkezeti kialakításuk

*A következőkben egy olyan problémát szeretnék felvetni, amelynek megoldását egyik legfontosabb dolognak tarjuk a közlekedési szolgálatnál és amihez mindenképpen előjárói, felső vezetési segítség szükséges.*

Ez a nagy volumenű szállítási feladat, ahol minden közlekedési ágazat igénybe lett véve és az egyes ágazatból a másokra való rászállítás is történt, hozott egy nagy tanulságot. A Magyar Honvédség jelenlegi technikaeszköztára szállítási szempontból nagyon heterogén. Ez különösen a konténerekre igaz. Vannak úgynevezett szállító konténerek, amelyek arra szolgálnak, hogy különböző anyagok bemálházásával szállítási egységet képezzenek, ami az anyagmozgatás megkönnyítésére szolgál.

Vannak olyan konténerek, amelyekbe valamilyen berendezést, gépet, stb.-t építenek, ennek célja többnyire a mobilitás biztosítása.

*A szállításra rendszeresített konténerek szigorú szabvány szerint készülnek,* ami lehetővé teszi, hogy a hozzá kifejlesztett rakodó, szállítóberendezéssel a világ bármely részén, külön segédberendezés, eszköz biztosítása nélkül kezelhetőek legyenek. Azonos méretek, egymáshoz illesz-

kedő hornyok, csapok, a többféle kezelés érdekében villazsebes kialakítás.

***A kikötők, konténer terminálok is erre vannak berendezkedve.*** A teherszállító repülőgépek emelő berendezései is a szabvány konténerekhez igazodnak. A probléma akkor keletkezik, ha egy konténer méretei (vagy egyéb szerkezeti elemei) nem az elterjedt szabvány szerintiek.

***Mi szembe találoztunk ezzel a problémával az AN-124 repülőgép berakásánál,*** de ugyan úgy a koperi kikötőben a vasúti kirakásnál és a hajóba berakásnál, valamint ***Ash Shu 'aybah kikötőben*** a hajó kirakásánál is. Elmondhatom, hogy ez mindkét helyen megkeserítette az életünket.

A főerőkkel kiszállított 63 db konténerből 52 db ISO szabvány szerinti szállító konténer volt, és 11 db egyedi méretű, vagy nem szabvány szerinti szerkezeti kialakítású volt.

***A koperi kikötőben az 52 db konténer vasútról hajóba történő berakását a kikötői személyzet rutinosan, 1 óra 45 perc alatt elvégezte.*** A 11 db nem szabvány konténer berakásához 4 óra volt szükséges, annak ellenére, hogy mi az előkészítés során felhívtuk a figyelmet ezeknek a konténereknek az eltérő méreteire és fényképekkel is illusztráltuk azt. Egyszerűen a szabvány konténerekhez szokott személyzet nem találta a megfelelő technológiát a szabvány berendezésekkel nem kezelhető konténerek emeléséhez, és mozgatásához.

#### ***Problémás konténerek:***

- Híradó konténerek 2 db: vékony fogó sarok lemez, olyan fixen szerelt napvédő elem a tetőn, amely miatt a szabvány fogó egység nem tudott illeszkedni, villazsebbel nem rendelkezik.
- KIRSCH aggregátor konténerek 4 db: a fogófül vékony és nem mérethelyes, a fogó berendezés kifordult emeléskor, villazsebbel nem rendelkezik.
- Fürdető konténerek 2 db: szélesebb és hosszabb a szabványnál, sem rakodó berendezéshez, sem a szállítóeszközhöz nem illeszkedett, vékony lemezből készült az akasztó fül, villazsebbel nem rendelkezik. A szlovéniai vasúti szállítása csak süllyesztett TWA kocsin volt megoldható a mérete miatt.

- Kazán konténer 1 db: régi fajta 5 tonnás konténer méret, már nem használják a nemzetközi fuvarozásban, villazsebbel nem rendelkezik.
- KF-2 egészségügyi konténer 2 db: Alapvetően jármű alvázra tervezett, az alváz nélküli szállítása körülményes, mivel a felépítmény gyenge, villazsebbel nem ellátott. A horgos emelős szállítási rendszer alkalmazásával mobil platóra téve az alváz nélküli szállítása is megoldható lesz.

### ***Következtetés: a szabványosítás követelménye***

Akár megfelelő felsőszintű szabályozás kiadásával el kell érni, hogy a beszerzéseket végző szakszolgálatok, szigorúan a szabványméretekkel szerezzenek be eszközöket, hogyha azok mobilitását akarják biztosítani és azért helyezik konténerbe. A szabványhoz kell ragaszkodni, mind a térfogat, mind a szerkezeti elemek kialakítása tekintetében. (pl. a fogó sarkok megfelelő lemez vastagsága, villazsebes kialakítás).

### **4. Rögzítési pontok megjelölése a járműveken**

Mind a légi, mind a vízi szállításban fontos követelmény a rakomány elmozdulás elleni védelme. Ennek érdekében szabályok írják elő, hogy a járműveken jelöléssel kell ellátni azokat a helyeket, ahová a rögzítő láncokat, hevedereket kötni lehet és amelyek az esetleges nagyobb terhelés esetén is fixen tartják a rakományt. Ez a jel néhány láncszemből áll.

Ezeknek a jelöléseknek a felfestése a CURRUS Rt.-től lett megrendelve. Vagy a festősablon hiánya, vagy a gyorsabb megoldás miatt a jeleket nem festették, hanem öntapadó matricával tették fel. A vasúti szállítás során a matrica levált a járműfestéséről.

***Javasoljuk a jövőben ezeket a jelzéseket sablon segítségével festéssel feltenni a járművekre.***

### **5. Vasúti szállítások területén jelentkező problémák**

A vasúti szállítások berakása és közlekedtetése során tapasztaltunk néhány olyan eseményt, amelyet mindenképpen ki kell emelnem, mert a nemzetközi szállításoknál komoly gondot okoznak. Ezek a problémák olyan jellegűek, aminek a rendezése csak MÁV Rt-vel együttműködve lehetséges.



### **5.1. A TWA (alacsony padlójú) vasúti kocsikon történő rögzítés**

**A TWA kocsik használatával azon kívül, hogy kiküszöböljük a túlméretet és annak plusz költségét, a rakomány rögzítése is könnyebb és olcsóbb ezeken a kocsikon, hiszen beépített rögzítő elemekkel (ékekkel) rendelkeznek.** Ennek használata rendkívül egyszerű.

**Röviden bemutatom a használatát.** A jármű feljár a vasúti kocsira és megáll azon a ponton, ahol a szállítás során kell, hogy elhelyezkedjen. Ezt követően az addig süllyesztett pozícióban lévő beépített rögzítő ékeket egyszerűen a kerekek elé és mögé kell húzni és a rajta lévő csapokat megfelelő szögben a rögzítő furatokba kell helyezni. Ez biztosítja a rögzítést és annak egyszerű oldását is.

Kiskorpad vasútállomáson a TWA vasúti kocsikon a rögzítést a kocsivizsgáló úgy követelte meg, mintha UMK – val történt volna a rögzítés, vagyis a beépített ékekre a járművek első kerekével fel kellett állni és a hátsó kerék mögé szorosan illesztették a hátsó éket. Emiatt egyik járműnek a kereke defektet kapott, mivel az ék éle kiharította a gumit. Ezen kívül rendkívül megnehezítették a beszorított ékek a rögzítés oldását a koperi kirakásnál.

A közlekedési szolgáltatnál évek óta arra törekszünk, hogy egyszerűsítsük a rakminta (túlméretes) küldemények közlekedését, **ezért egyre nagyobb számban használjuk az alacsonypadlójú TWA kocsikat a nemzetközi szállításainknál.** Ennek ellenére még mindig jelentős a száma a kocsivizsgálóknak, akik nem ismerik ezt a vasúti kocsit és annak használatát.

Megoldás lehet erre, hogy a kocsivizsgálók időszakos kiképzési tematikájába be kell tenni az ilyen kocsik használatának oktatását, úgy ahogy az MH közlekedési szolgálat is teszi ezt a szakmai kiképzéseken.

### **5.2. A vonattal kapcsolatos adminisztráció elmulasztása**

A Kiskorpad vasútállomáson a biztosított rakodási idő alatt berakott a szállítmány, a vonatot összezárták, a továbbítási engedélyt megkapta, kész volt az indulásra. **Ekkor derült ki, hogy a MÁV részéről a vonat továbbításhoz szükséges adminisztrációt nem végezték el, a vonat nem lett „felírva” vagyis nem készült el a vonat igazolvány, a vonatterhelés.** Ennek következtében nem kerültek be az adatok a SZIR (Számítógépes Irányítási Rendszer)-be, ami egyik feltétele a vonatok közlekedésének.

A szükséges feladatokat végül az egyedül lévő forgalmi szolgáltató végezte el, abban az ütemben, amit a vasúti forgalmi helyzet lehetővé tett számára.

Ennek következményeként a vonat a menetrendjéhez képest 2 óras késéssel tudott elindulni. *Egy ekkora késés azon kívül, hogy a mozdony és személyzet vezénylését is felboríthatja, a vonat közlekedését is kedvezőtlenül befolyásolja, hiszen időben-térben olyan forgalmi helyzetbe kerül, amelybe nem volt tervezve.* Nemzetközi szállítás esetén további problémát okoz, hogy a csatlakozó külföldi vasúton is ugyanez a helyzet áll elő.

Ennél a szállításnál még az is bonyolította a helyzetet, hogy a szállítmánynak hajóberakáshoz kellett csatlakoznia, ahol limitálva van a hajó díjmentes berakási ideje, és egy jelentősebb késés miatt esetleg hajóálláspénzt kell fizetni, ami igen jelentős összeg, kb. 2 millió Ft/nap. (7900 EUR). A vonat egyébként végig megtartotta a kétórás késést.

Kihasnálva azt, hogy ezen a konferencián *jelen vannak a MÁV képviselői is*, kérem, hogy ezen problémák kiküszöbölésére a szükséges intézkedéseket tegyék meg.

*Ennyiben kívántam bemutatni azt a tevékenységet, amelyet a közlekedési szolgálat végzett ebben a nagyszabású feladatban. Remélem a felvetett problémákat közös együttműködésben, meg tudjuk oldani és a kontingens visszazállítása már csak rutinmunka lesz minden közreműködőnek.*

**Köszönöm a figyelmet.**