

Csaba Zágon
csabaz@dravanet.hu

A SZÁLLÍTÁSI LÁNC BIZTONSÁGÁNAK AKTUÁLIS KÉRDÉSEI A MISSZIÓS FELADATOK KAPCSÁN

Absztrakt

A békemisszióban résztvevő erők alkalmazása szempontjából kritikus az ellátási lánc biztonsága. A biztonság ellen ható kockázatok értékelése során célszerű az ellátási lánc irányultsága szerint azokat különválasztani aszerint, hogy azok az ellátási láncnak a távoli műveleti területre irányuló, vagy onnan visszatérő ágán jelentkeznek. A kockázatokkal érintett események véletlenszerű bekövetkezése, amelyeket a különféle kockázati elemek okozhatnak, illetve amennyiben okoznak, az ellátási lánc biztonságára szükségszerűen negatív hatást gyakorolnak. Ezek tehát azok, amelyek a biztonság növelésekor az intézkedések homlokterében állnak. A kockázatok, amelyek az ellátási láncnak a távoli műveleti területre irányuló és a visszatérő ágán egyaránt megjelenhetnek, hatásukat tekintve egymástól jelentősen eltérők lehetnek.

The security of the supply chain plays a critical role from the viewpoint of the implementation of the participant forces in peace operations. While analysing the risks with significant relevance in decreasing of security, it is recommended to be sorted out them into two separate spheres according to the direction of the supply chain i.e. going onwards to, and returning from the remote operational area. The different risks events may possibly occur and, if they did occur, would certainly have a negative impact on the security of the supply chain. These risks would be the priorities of the security increasing efforts. The impacts, however, are significantly altered from each-other according to the risks arisen on which (ongoing and returning) paths of the supply chain.

Kulcsszavak: kockázatelemzés, ellátási lánc, békeműveletek, szállítási módok ~
risk analysis, supply chain, peace operations, transportation modes

Hazánk az utóbbi időszakban egyre jelentősebb vállalásokat tesz, illetve vesz részt békeműveletekben, amelyeknek a hazai fegyveres és rendvédelmi közösség növekvő számú

erőkkel, illetve képességekkel tesz eleget. Ez a tendencia figyelhető meg NATO partnereinknél is, így nem meglepő, hogy magának a katonai szövetségnek is a műveletek és azokhoz kapcsolódó kérdések magas prioritásúak.

A békeműveletekben résztvevő erők számára az alkalmazásukhoz kiépített ellátási lánc működtetése kritikus, így érthető, hogy nem csak előkerültek, hanem jelentőségük szerint magas prioritást kaptak az ellátási lánc biztonságának kérdései. E problémakörben szintén megfigyelhető, hogy a terület szereplői törekszenek a biztonságot csökkentő kockázatok elemzése és azok ismeretében kidolgozott stratégiát alkalmaznak azok csökkentésére.

Minden tisztelem azoknak, akik gyakran rendkívüli körülmények közt állnak helyt különféle missziós színtereken. Jelen cikk célja a szerző értékelése szerint egyes jelenős missziós kockázatoknak az ellátási lánc vonatkozásában történő bemutatása. Ennek során hivatkozom esetpéldákra, amelyek ismert missziók által érintett színtereken – Irakban, Afganisztánban, a Nyugat-Balkánon, vagy másutt – történtek illetve következtek be, ahol egyébként magyar katonák, vagy rendvédelmi szervek tagjai is szolgáltak, illetve jelenleg is szolgálnak.

KÖZÖS KOCKÁZATI TÉNYEZŐK

Óriási áthidalandó távolság

A békemissziók utánpótlását biztosító szállítási láncnak sokszor óriási távolságokat kell áthidalniuk. Ezek a távolságok a néhány száz kilométertől (Balkán) akár több ezer kilométer távolságra is nyúlhatnak. Az ISAF esetében például a Baghlan tartományban lévő magyar PRT és Budapest közötti távolság légvonalban mintegy 4500 km, amely önmagában rendkívüli logisztikai kihívás.

Gyenge államhatalom, vagy annak teljes hiánya

Békemissziók olyan közegben fordulnak elő, ahol jellemzően államhatalmi rés, sokszor pedig inkább vákuum tapasztalható. Az államhatalom gyenge, a meglévő képességeit leköti állami szintű, vagy az alatti hatalmi csoportokkal való versengés, és nem képes – a rendfenntartó szervek működési zavarai miatt - felügyelete alatt tartani az adott ország egészét. Az afgán kormány legfeljebb néhány tartomány ellenőrzésére képes többé-kevésbé tartósan (lásd „Kabulisztán”: Kabulra és közvetlen környéke lecsökkent központi kormányzati befolyás)[1]. Olyan példákat is találhatunk, ahol a missziós térségben több állam, vagy állam szintet el nem érő szerveződések egyszerre versengenek az ellenőrzés gyakorlásának lehetőségéért. A térben és időben kialakuló esetenként akár kettős- vagy többes hatalmi helyzet, illetve ezek közt szintén fellelhető köztes területek ugyancsak kedvezőtlen tényezők a rendfenntartás számára.

Ezek a helyeken a közrend és közbiztonság szavatolását gyakran az adott békemisszió sem képes hathatósan biztosítani, illetve ilyen irányú törekvéseik más prioritások miatt időlegesen háttérbe szorulhatnak. Mindezek relatív könnyűvé tehetik illegális, illetve a hazai forgalomba hozataluk esetén illegális árukhoz való hozzájutást.

KOCKÁZATOK AZ ELLÁTÁSI LÁNCNAK A TÁVOLI MŰVELETI TERÜLETRE IRÁNYULÓ ÁGÁN

A biztonság szintjének visszaesése, mint logisztikai kihívás

Megfigyelhető, hogy magán a műveleti területen, annak egyes részein, vagy akár a művelet logisztikai biztosítását érintő földrajzi területeken is a biztonság olyan alacsony szintre kerülhet, amely az utánpótlás folyamatos szállítását ideiglenesen megakadályozhatja, megvalósítását gátolhatja. A média által képletesen csak „fekete lyukként”, vagy „Bermuda háromszögekként” hivatkozott térségek valódi kihívásokat tartogatnak a logisztikusok számára. (pl. Pakisztán: törzsi területek.)

Ugyanígy példák hozhatók olyan esetekre, amikor a térségbe már leszállított, de a csapatokhoz még meg nem érkezett technikai eszközök, utánpótlás elpusztul szabotázs, vagy fegyveres akciók következtében. Az utóbbi időben egyre több olyan híradással találkozunk, amelyek arra utalnak, hogy az afganisztáni lázadók célirányosan pusztítják az utánpótlást, zavarják, vagy akár ideiglenesen akadályozzák a szállítást, illetve átmeneti tárolás alatt lévő utánpótlási készleteket semmisítenek meg.[2] Ez egyáltalán nem tekinthető afgán specialitásnak; más missziók vonatkozásában is számoltak be hasonló jelenségekről.

Többféle szállítási mód alkalmazása

Az utánpótlás célba juttatására ilyen nagy távolságok áthidalása esetén általában légi és kombinált szállítási módot alkalmaznak. Az élőerő átdobása mellett annak kivonása, utánszállítása, váltása és pihentetése is általában légi úton történik. (Jelenleg az ISAF esetében a magyar kontingens váltásonként meghaladja a 350 főt, amely 2009-ben emelkedhet.)[3]

Szintén légi úton oldják meg a személyi felszerelés és más ellátmány célba juttatását, ha az ilyen szállításra alkalmas és rendelkezésre áll a szükséges kapacitás. A légi szállításra alkalmatlan, vagy ilyen úton valamely egyéb körülmény miatt nem szállítható anyagok, eszközök (pl. járművek) célba juttatása, utánpótlása illetve kivonása jellemzően kombinált szállítási módok igénybevételével történik. A konténerbe rakott áruk/eszközök ilyenkor például vasúton érik el a tengeri kikötőt, ahol hajóra rakják át a konténereket. Szerencsés esetben a békeműveletben érintett területen található tengeri kikötő, ahol a konténerek biztonságosan kihajózhatók és a résztvevő erőkhez szállíthatók. Az afganisztáni misszió esetében viszont – mivel Afganisztán nem rendelkezik tengeri kijárással, illetve a szükséges logisztikai átrakó kapacitással – ezek a feladatokat a szomszédos Pakisztán területén található képességek igénybevételével oldották meg. Ugyanezt az utat járják be a konténerek a visszaút alkalmával.

A kockázatot itt a több szállítási mód szerint, illetve időben és földrajzi értelemben is elkülönülő szállítás és ennek ellenőrzöttsége, ellenőrizhetősége hordozhatja magában.

Elveszett, eltűnt, sorsa ismeretlen

A közelmúltban megrendezett hazai konferencia alkalmával egy neves logisztikai kockázati szakértő előadása során hangzott el[4], hogy egy tanulmány az amerikaiak által a Sivatagi Vihar művelet és 2007 közepe közt eltelt szűk 6 év alatt 8 Mrd USD-ra becsüli azon konténeres szállítmányok értékét, amelyek nem érkeztek meg a rendeltetési helyükre. Itt érteni kell az eltűnt szakanyagokat és magukat a konténereket egyaránt, amelyek szintén jelentős értéket képviselnek. Ezekről a konténerekről tehát nem tudják, hogy hol vannak,

ellenőrzésük alól kikerült, tulajdonképpen elveszettnek tekintik őket. A tanulmány az elveszett konténerek és a bennük elszállított eszközök egyéb jellemzőire, például darabszámának becslésére már nem is vállalkozott.

Melyek itt a kimutatható kockázatok? Először is, hogy nem érkezett célba az, amire a katonáknak szükségük volt, tehát az ellátás nem volt biztosított. Másodsorban nem lehet tudni azt sem, hogy a szakanyagok később kinek a kezére jutottak. Harmadrészt pedig kockázatot jelent az is, hogy vajon mikor, milyen körülmények között látjuk az elveszett konténer tartalmát viszont. Végül negyedszer, az adott szállítási lánc szempontjából járulékos kockázat, a küldő szervezet költségvetési tervezése szempontjából pedig önálló kockázatnak tekintendő az így bekövetkező jelentős pénzügyi veszteség is. Ez a pénzügyi veszteség számottevően meghaladja az elveszett eszközök beszerzési értékét, hiszen az azok célba juttatására és pótlására költött források szintén megjeleníthetők veszteséggént.

A műveleti területre irányuló szállítási ág kockázatainak közös jellemzői

Kiemelt kockázatok:

- A tervezhető logisztikai veszteségeken (késedelem) túl,
- nem tervezhető logisztikai veszteségek is keletkezhetnek (elvesztés), valamint,
- a szállítási lánc bénítását célzó ellenoldali törekvések is kiemelt kockázatot jelenthetnek.

Következmények:

A műveleti területre, mint rendeltetési helyre szállított erők, illetve eszközök nem, vagy késedelmesen érkeznek meg, amely akadályozza, vagy akár meg is gátolja azok alkalmazását. A szállítás alatt lévő anyagok, eszközök, berendezések kikerülnek a felügyelet alól, megsemmisülnek, vagy akár illetéktelen kezekbe is kerülhetnek. Nem ritka, hogy ilyen tárgyak a feketepiacon bukkannak fel ismét. Az ilyen anyagokra költött költségvetési erőforrások nagyrészt, vagy teljesen elvésznek, hiszen nem töltik be azt a szerepet, amelyre a beszerzésük, vagy elszállításuk irányult.

KOCKÁZATOK A SZÁLLÍTÁSI LÁNCNAK A MŰVELETI TERÜLETRŐL VISSZATÉRŐ ÁGÁN

A következők során említett három árukör sorrendje egyben kockázati sorrend is lehet, amennyiben azok a bevezetőben említett szintén három missziós színterekre vonatkoznak.

Műkincsek

A 2003-mas Iraki Szabadság művelet Szaddam Husszein diktátor politikai rendszerének megdöntését hozta magával Irakban. Ennek következtében azonban egyik pillanatról a másikra megszűnt az iraki állam számos funkciót betölteni, amely felkészületlenül érte a koalíciós csapatokat. Irakban a közrend és a közbiztonság terén – és a biztonság egyéb dimenzióiban is – ideiglenes vákuumhelyzet keletkezett, melynek hatására az iraki nemzeti vagyon és a világ kulturális örökség részét képező számos múzeumot fosztottak ki. A

múzeumokban őrzött felbecsülhetetlen értékű műkincsek közül sok megsemmisült, és az utólag feltárt adatok alapján mintegy 15000 tétel egyszerűen eltűnt.[5] Az Irakkal határos országok közül sokan megszigorították a határellenőrzést és ennek köszönhetően ma már „csak” mintegy 7000 tétel hiányzik.[6] További 12000 gyengén őrzött régészeti lelőhelyet fosztottak ki szisztematikusan – ahonnan eltulajdonított kincsek számát meg sem tudják becsülni, állítja Matthew Bogdanos amerikai tengerészgyalogos ezredes, az eltűnt tárgyak visszaszerzésével megbízott szakértő.[7]

Gyakran a műkincsek mérete kitűnő lehetőséget biztosít az elrejtésre, míg számos esetben szakértő igénybevétele szükséges annak eldöntésére, hogy az adott tárgy értékes műkincs, vagy olcsó piaci utánzat-e. Mindez tovább nehezíti az ilyen tárgyakra elkövetett bűncselekmények felderítését.

Kábítószer

Afganisztán a legnagyobb ópiumtermelő ország a világon, ahol az ENSZ Kábítószer-ellenőrzési és Bűnmegelőzési Hivatala (UNODC) adatai szerint 2007-ben és 2008 évben is a világ teljes ópiumtermelésének 93%-át állították elő[8]. Ez a mennyiség 2007-ben 8200 tonna, míg 2008-ban 7700 tonna nyers ópium előállítását jelentette, amelynek minden 10 kilogrammjából 1 kg tiszta heroin állítható elő. Ez a tevékenység szintén az UNODC adatai szerint tavaly 509 ezer családnak, míg 2008-ban már „csak” 366 ezer afgán családnak biztosított megélhetést. Az ebből élő 2,4 millió ember a teljes lakosság közel 10%-át teszi ki az országban a 2008-as adatok alapján.

A tiszta heroin ott 3000 Euroba kerül kilogrammonként, amelyen „nagykereskedelmi” szinten 6-szoros, utcai árakat is figyelembe véve pedig több mint 22-szeres nyereség érhető el, ha azt Magyarországra hozzák be.[9] Már egy darab heroin téglá illegális behozatala – melynek mérete egy szemüvegtokét alig haladja meg – is rendkívüli haszonnal kecsegtet, és akár alapot adhat kompromittálásra is.

Megjegyzendő, hogy nem csak Afganisztán kiemelt kockázatú ebből a szempontból, hiszen mind Irak, mind pedig a Nyugat-Balkáni térség jelentős kábítószer-csempész útvonalon fekszik.

Katonai rendeltetésű anyagok

E kategórián belül pedig különösen a kézi- és könnyűfegyverek[10], lőszer, robbanóanyagok jelenthetik a kockázatot. Azonban előfordulhatnak egyes haditechnikai, illetve csúcstechnológias eszközök is, mint például az éjjellátók, infratávcsövek, lövedékálló mellények, amelyek nemzetközileg ellenőrzött termékek, technológiák körébe tartoz(hat)nak, amelyek kivitele, behozatala, felhasználása, alkalmazása engedélyhez kötött. Ezek, a már említett – az ellenőrzöttség hiányából fakadó – körülmények miatt a műveleti területen viszonylag könnyen hozzáférhetők és például Magyarországra visszajuttatva jogellenesen és az engedélyhez kötöttségből fakadó számottevő illegális kereslet miatt viszonylag könnyen értékesíthetők.[11]

Közös jellemzők a szállítási láncnak a műveleti területről visszatérő ágán

Motivációként mindhárom árukör illegális megszerzésekor, illetve szállításakor egyértelműen megjelenik az anyagi haszonszerzés célzata.

Az idegen műveleti területen a misszióban résztvevő személyek fokozottan kitétek a nem kívánt mikrokörnyezeti hatásoknak. Különösen azok a szituációk lehetnek kockázatosak, amikor „négy szemközt”, azaz ellenőrzés nélkül kerülhetnek a katonák kapcsolatba helyiekkel. Annak ellenére, hogy az ilyen helyzeteket tudatosan igyekeznek a missziók parancsnokai csökkenteni, azok mégsem zárhatók ki teljesen.

Az egyhangúság és a monotonitás szintén megjelenhet kockázatként, hiszen ebből fakadóan lehetőség nyílik adott cselekmény kitervelésére, a körülmények, segítőik és módszerek átgondolására.

Árukör-specifikus szempontok:

- missziós körülmények közt relatív könnyű hozzájutás;
- jól rejtethezőség a viszonylag kis méretek miatt;
- viszonylag egyszerű forgalomba hozatal az illegális kereslet és közreműködők (orgazdák) miatt;
- rendkívül kecses haszon.

A SZÁLLÍTÁS MÓDJÁBÓL FAKADÓ KOCKÁZATOK A VISSZATÉRŐ ÁGON

Légi szállítás

Az afganisztáni misszióhoz jelenleg alkalmazott légi hidak Brüsszel, Köln, Koppenhága, Oslo, esetleg Ramstein repülőtereit érintik, mint a nagy távolságú légi szállítás kiindulási és érkezési pontjai.[12] A Magyarországról induló, vagy az oda érkező transzfer a szállítandó katonák száma és más szempontok figyelembe vételével szintén repülőgéppel történik Ferihegyre, illetve bizonyos körülmények esetén történhet gépkocsival is.

Ellenőrzési nehézségek:

- sem a schengeni zónába, sem pedig az EU vámterületére jellemzően nem Magyarországon lépnek be a kontingens tagjai, így nem magyar hatóság feladata (normál eljárásban) a ki- és beléptetés, illetve az ide kapcsolódó ellenőrzés, (ebből fakadóan lényegesen nehezebb az ellenőrző hatóságok tevékenységét célirányosság, illetve szelektivitás szempontjából támogatni);
- a kiinduló állomásból fakadó kockázati tényezők ellenére várhatóan alacsony kockázatú kategóriába sorolt beléptetési ellenőrzési mód alkalmazása az ellenőrzésre jogosult külföldi hatóságok által (a katonai szállításra tekintettel);
- a műveletben, illetve az ellenőrzésben résztvevő szervezetek eltérő célhierarchiájából adódó, esetenként személyi integritást (emberi méltóságot) is sértő kényes ellenőrzési módszereket kell alkalmazni, vagy ilyen körülményeknek az érintetteknek kitenni, ami pedig nem csak szenzitív, hanem mind az érintettek, mind pedig a nyilvánosság számára nehezen kommunikálható.

Kombinált szállítás

Kockázatok:

- a konténerek és a kivont technikai eszközök szinte korlátlan rejtési lehetőséget nyújtanak;
- ez a szállítási mód lassabb ugyan, mint a légi szállítás, ugyanakkor nagyságrendekkel kisebb a lelepleződés kockázata is;
- felügyelet nélkül is célba ér a küldemény; lelepleződés esetén nem/nehezen hozható kapcsolatba a csempészáru az elkövetővel;
- az elkövetői kör számára a be- és kirakodásnál való jelenlét nem megoldhatatlan.

JAVASLATOK A KOCKÁZATOK CSÖKKENTÉSÉRE

- pontos kockázati feltérképezés és értékelés készítése, és ennek időközönkénti frissítése;
- a missziókban résztvevőkre ható lehetséges mikrokörnyezeti hatások, illetve az ennek való kitettségnek tudatos csökkentése;
- konténerek be- és kirakodásának ellenőrzése, azok roncsolás nélkül nem nyitható zárral történő ellátása;
- konténerek körültekintő zárása, konténer feltörést jelző RFID[13] jeladók alkalmazása egyes értékesebb, vagy más szempontok alapján magas kockázatú konténerek esetén;
- a missziók létszámának tervezésekor javasolt figyelembe venni logisztikai kockázati szakértő igényt; szükség szerint ilyen szakembert telepíteni a műveleti területre, vagy a kulcsfontosságú logisztikai gócpontba.

Zárásként fontos hangsúlyoznom, hogy a hivatkozott esetpéldák pusztán a probléma szemléletesebbé tételét szolgálják. Bemutatásukkal semmiképpen sem volt célom bűncselekményhez ötletek adása, vagy magyar katonák, rendvédelmi szervek alkalmazottainak alaptalan összefüggésbe hozatala különféle kockázatokkal; maguk a kockázatok érdekelnek.

Végül pedig meg kell azt is jegyezni, hogy az említett kockázatok részletes elemzése időközönként és misszióként részben eltérő eredményeket hozhat; ilyen elemzések elvégzésére természetesen jelen írásmű nem vállalkozott, csak arra, hogy egy egyszerűsített kockázatelemzés eredményeként minőségi alapon (és nem mennyiségi megközelítésben) mutasson be egyes jelentős (magas) kockázatokat. A kockázati tényezők kiemelése saját értékelésem szerinti jelentőségük alapján történt, amely a teljességre nem törekedett.

FELHASZNÁLT IRODALOM

AVEN, Terje: Risk Analysis – Assessing Uncertainties Beyond Expected Values and Probabilities, Willey, Chichester, UK, 2008. 194 p. ISBN 978-0-470-51736-9

Cserszegi Tamás et al.: Éves jelentés az EMCDDA számára, Nemzeti Drog Fókusz Pont, 135 p. (letöltve: 2008.12.01. http://www.drogfokuszpont.hu/dfp_docs/?id=nr_08_hu.pdf)

Horváth Attila: Az anyagáramlással összefüggő logisztikai folyamatok terrorfenyegetettségének jellemzői. Tomori Pál Főiskola Tudományos Mozaik 5. Első rész. A Tomori Pál Főiskola kiadványa. Kalocsa, 2008. ISBN 978-963-06-3026-9 pp. 201-208.

[1] NATO tanácskozás: Szakértők szerint nem sikeres az afganisztáni misszió, megjelent 2008.10.07. in HVG.hu afganisztáni melléklete, (http://hvg.hu/gocepontok.afganisztan/20081007_afganisztan_misszio.aspx letöltve: 2008.12.10.)

[2] Riaz Khan, (Associated Press): More than 160 US, NATO vehicles burned in Pakistan (http://news.yahoo.com/s/ap/20081207/ap_on_re_as/as_pakistan letöltve: 2008.12.10.)

[3] Baráth István ezds. MH ÖHP, J4 főnök „A 2008. évi missziós feladatok (váltások) gazdasági feltételeinek és logisztikai támogatásának tapasztalatai” c. előadása alapján, MH ÖLP, Székesfehérvár, 2008.október 15.

[4] Petróczi-Farkas Gábor, kockázati menedzser, SAP, „Egy koncepció rabjai” c. előadása, MH ÖLP, Székesfehérvár, 2008.október 15.

[5] Looted treasures 'still in Iraq' in BBC online, (<http://news.bbc.co.uk/2/hi/entertainment/3157774.stm> letöltve 2008.12.04.)

[6] Syria gives Iraq back treasure seized at border, 701 artifacts returned, but up to 7,000 still missing after Saddam ouster, Associated Press, in MSNBC online, megjelent 2008.04.27. (<http://www.msnbc.msn.com/id/24339545/> letöltve 2008.12.10.)

[7] Helena Smith: Trade in stolen Iraqi treasures 'fuels al-Qaida' in The Guardian online, megjelent: 2008.03.19. (<http://www.guardian.co.uk/artanddesign/2008/mar/19/heritage.disputedart> letöltve: 2008.12.10.)

[8] UNODC: Afghanistan Opium Survey 2008, 5. p. (www.unodc.org/documents/publications/Afghanistan_Opium_Survey_2008.pdf, letöltve: 2008.12.10.)

[9] UNODC: 2008 WORLD DRUG REPORT, United Nations Publication, 978-92-1-148229-4, 258.p. (letöltve: 2008.12.01. http://www.unodc.org/documents/wdr/WDR_2008/WDR_2008_eng_web.pdf)

[10] <http://www.smallarmssurvey.org/files/portal/spotlight/country/asia.html#afg>

Dahl Thruelsen, Peter. 2006. [From Soldier to Civilian: Disarmament, Demobilisation and Reintegration in Afghanistan](#). Copenhagen: Danish Institute for International Studies. DIIS Report 2006:7.

[11] NBH Évkönyv 2007, 59 p. (<http://www.nbh.hu/evk2007/07-0063.htm> letöltve 2008.12.10.)

[12] Baráth István ezds. úr hivatkozott előadása

[13] RFID – Radio Frequency Identification Device – rádiófrekvenciás azonosítási eszköz