

Vigh Attila

HM Fejlesztési és Logisztikai Ügynökség

A HONVÉDELMI MINISZTERIUM FEJLESZTÉSI ÉS LOGISZTIKAI ÜGYNÖKSÉG ANYAGI-TECHNIKAI ÉS KÖZLEKEDÉSI IGAZGATÓSÁG KÖZLEKEDÉSI OSZTÁLY HELYE, SZEREPE A MISSZIÓS LOGISZTIKAI TÁMOGATÁS RENDSZERÉBEN

Absztrakt

A Honvédelmi Minisztérium Fejlesztési és Logisztikai Ügynökség Anyagi-technikai és Közlekedési Igazgatóság (továbbiakban HM FLÜ ATKI) Közlekedési osztálya feladatrendszerének missziós vetülete csak tágabb kontextusban érthető meg, szükséges mindenekelőtt röviden megvilágítani a HM FLÜ egészének tevékenységét a Magyar Honvédség nemzetközi szerepvállalásának támogatása során.

Kulcsszavak: logisztika, HM FLÜ ATKI, Magyar Honvédség

Ismeretes, hogy a logisztikai rendszer legutóbbi átalakításának vezérlő elve a termelői és fogyasztói logisztikai feladatok szétválasztása volt. A termelői logisztikai feladatokat a HM FLÜ végzi, emellett a honvédelmi miniszter közvetlen alárendeltségében irányítja a tárca felsőszintű logisztikai gazdálkodásának egészét, ide nem értve az egészségügyi és az infrastrukturális gazdálkodást. Az MH Összhaderőnemi Parancsnokság (MH ÖHP) felelősségi körébe tartozik a fogyasztói logisztikai feladatok végrehajtása, hiszen alárendeltségébe tartozik a csapatok mellett a központi ellátó szervek (MH LEK, MH VEK, MH KKK, MH TD, MH HEK) többsége is. Ez az alapvető megosztottság meghatároz egy sor hatásköri kérdést, ugyanakkor számosat hagyott megválaszolatlanul.

Tudom jól, hogy minden hasonlat sántít, de olyan a helyzet alakult ki, mint pl. amikor az apuka (jelen esetben a HM FLÜ) biciklit vesz a fiának. A beszerzés minden terhéért „cserébe” joga van szabályokat alkotni, úgymint: „Nem mehetsz a göröngyös útra, tartsd be a KRESZ-t, stb.” Az esetleges garanciális ügyintézés és a nagyobb javításokat, felújítást vállalja, de napi ellenőrzést, karbantartást, pumpálást, izzócserét nem. Azt mondja: „kölcsonadhatod a barátaidnak is (ez az átcsoportosítás analógiája), de vigyázz rá, mert egyhamar nem kapsz másikat.”

Ennél valamivel bővebben a HM FLÜ főbb feladatai:

- A logisztikai gazdálkodás irányítása, tervezése, irányelvek kidolgozása;
- Teljes élettartam szemléletű hadfelszerelési rendszer működtetése;
- Beszerzések tervezése, lebonyolítása;
- Technológiai és innovációs feladatok (K+F) végrehajtása;

- Nemzetközi támogatási és rendezvényszervezési feladatok végrehajtása;

Lényeges, hogy a HM FLÜ struktúrája tudatosan és tervszerűen **eszköz-független** (másképpen szakág-független) **tevékenységek** mentén lett kialakítva. A missziós támogatás azonban nem tartozott a rendező elvek közé, ezért ez a feladat a szervezeten belül megoszlik: Az Anyagi-technikai és Közlekedési Igazgatóság (ATKI) vállal nyomja a hadfelszerelési rendszer működtetése, a beszerzések indítása, felügyelete, szakmai kidolgozói munka stb. A Technológiai Igazgatóság feladata a K+F tevékenység, az innováció, a minőségbiztosítás. A Beszerzési Igazgatóság végrehajtja a „megrendelt” beszerzéseket, a Gazdasági Igazgatóság főként a költségvetés területén ígér és igényel, számol és elszámoltat. A Nemzetközi Szolgáltatási Igazgatóság feladata a határnyitás és a vámokmányok, NATO menetparancsok kiadása.

Az ATKI szervezeti egységében, illeszkedve annak általános feladataihoz, a Közlekedési Osztály az alábbi tevékenységeket végzi:

A szállítással, anyagmozgatással, rakodásgépesítéssel, csomagolással, egységakomány-képzéssel, konténerizációval összefüggő **tervezés és fejlesztés** irányítása, a beszerzési kritériumok, üzemeltetési **követelmények**, alkalmazási **irányelvek meghatározása** és a beszerzések kezdeményezése, nyomonkövetése.

Beszerzéssel, illetve a K+F tevékenységgel költséghatékonyan nem beszerezhető **kapacitások** (pl. stratégiai tengeri és légi szállítás, speciális vasúti eszközök) két- vagy többoldalú (polgári vagy katonai) szerződésekkel, egyezményekkel történő **biztosítása**.

Anyagi és adminisztratív „Egységes NATO Előírások” (STANAG) követelményeinek érvényesítése a beszerzések és K+F során, aktív részvétel a szövetséges szabványosítási tevékenységben, valamint a hazai bevezetés biztosítása és a kapcsolódó feltételek megteremtése.

A szakmai irányítói, követelménytámasztói feladatok mellett kiemelt érdemmel, hogy meg kell teremtenünk a megfelelő feltételeket, lehetőségeket, kapacitásokat a feladatok optimális végrehajtásához.

A legegyszerűbb az lenne, ha a jogos igényeknek megfelelően mindig beszerezni mindent, ami kell, a targoncától a szállítóeszközökig. Mivel ez nem járható út (legalábbis az „Óperenciás-tenger” innenső felén), ezért a később részletezett nemzetközi együttműködések, egyezmények, szerződések kiszélesítésén törjük a fejünket. A hazánkhoz hasonló helyzetben lévő, kisebb országoknak ugyanis elemi érdeke az összefogás és a más országok által jutányos áron kínált kihasználatlan részkapacitások felhasználása. Egy valamit azonban nem szabad elfelejteni; bármennyire is támaszkodhatunk más országokra, a nemzeti felajánlásokban szereplő erők hadszíntérre történő kijuttatása **nemzeti felelősség**.

A missziókban részt vevő katonai szervezetek közlekedési támogatási feladatrendszerében **kiemelt helyet foglal el** az alkalmazási területre történő **kitelepülés, a visszatelepülés** valamint a személyi állomány **váltása, pihentetése, és az utánszállítások** megszervezése, illetve ezek végrehajtásához a szállítóeszközök biztosítása. A megalakítás, felkészítés közlekedési feladatai (az elhelyezési körlet és a központi raktárak, illetve a kiképzőbázisok között) manapság már veszítettek jelentőségükből, hiszen követelmény a békében meglévő, kiképzett, a szükséges hadfelszereléssel rendelkező szervezetek alkalmazása. Alkalmanként sor kerül áttelepítésre, szemlék, ellenőrzések végrehajtására és sajnos sérültek, betegek szállítására is.

A különféle anyagmozgató, egységakományképző és rakományrögzítő eszközökkel kapcsolatosan számos ellátási, üzemeltetési feladatot is végre kell hajtani. A szakanyagok

biztosítása történhet raktárkészletről (központi vagy csapat), átcsoportosítással, vagy (köz)beszerzéssel (ideértve a helyszíni bérlést is). A szolgáltatások és eszközök helyszíni beszerzése részletes jogi, és szakmai szabályzást igényel, mert sürgető igény van rá. Előnye, hogy gyors, olcsó, nem igényel szállítást, a helyszíni alkalmazhatóság garantált. A pénzügyi, számviteli nyilvántartási (bevételezési), rendszeresítési problémák megoldhatóak.

A biztosítási, és technikai karbantartási tennivalók jellegüknél fogva hasonlítanak más szakágak feladatrendszeréhez, ezért e helyen nem kerülnek részletezésre. Emlékeztetek azonban arra, hogy gyakran igen szigorú hatósági előírásoknak kell megfelelni (pl. az emelőgépekre vonatkozóan). Ezen feladatok mellett, azokkal összefüggésben szakkiképzési feladatok (pl. rakodási gyakorlat, gépkezelői kiképzés) és közlekedési infrastrukturális feladatok is jelentkeznek.

Az imént felvázolt közlekedési feladatrendszer java részét természetesen az MH ÖHP hajtja végre. A tervezési és előkészítési folyamatokból azonban a HM FLÜ is jócskán kiveszi a részét.

A **tervezést** elsősorban a hadműveleti követelmények, a rendelkezésre álló szállító-, rakodó- és raktári kapacitás, a közlekedési infrastruktúra és végül, de nem utolsósorban a finanszírozási lehetőségek határozzák meg. Számos kisebb (nem előjárói szintű, hanem „csak” munkatársi) konfliktus származik abból, hogy a védelmi tervezők joggal szeretnének 10 évre előre pontosan kalkulálni mindent, számítási normákat követelnek, inflációs rátával szorozgatnak, és bizony a közlekedéseik pedig általában válasz helyett folyton csak visszakérdezgetnek, végül gyanúsán kerek számot adnak meg hangsúlyozva, hogy pusztán becslésről van szó. A közlekedési támogatási igény ugyanis függvénye a többi szolgálati ág feladatainak, az aktualizált műveleti tervnek, parancsnoki döntéseknek, stb.

Előbb tudnunk kell ugyanis, hogy mi a pontos feladat, mi a rakomány, csak utána tudunk „dolgozni”. Nem csak a szállításszervezés nehéz konkrétumok nélkül, hanem az egységakománypépzés, és rakományrögzítés miatt a közlekedési szakanyagigényre is hatással van a „többiek” kiszállítandó anyagfélesége és anyagmennyisége. A többszörös visszacsatolás, a sokszoros „iterációs” tervezés rokonszenvenessé teszi a modern tudományos világképnek azt a vonását, miszerint lehetetlen mindent kiszámolni, törvényszerűen létezik végső bizonytalanság.

A missziós műveletek során várható szállítási igények

A korábban domináns vasúti szállítás mellett ma már a missziókban részt vevő katonai szervezetek kitelepülése és visszatelepülése végrehajtásakor a személyi állomány mozgatása általában légi úton, a hadfelszerelés mozgatása vasúti és tengeri szállítással történik.

A NATO stratégiai szállítási elveit követve a személyi állomány és a hadfelszerelés szállítása leggyakrabban több ütemben és több szállítási ágazat bevonásával történik, az alábbiak szerint:

- Vasúti szállítás végrehajtása a berakó tengeri kikötőbe, a hadfelszerelés berakása. Természetesen a berakó személyi állományt is el kell szállítani a berakó kikötőbe.
- A személyi állomány a berakó repülőtérrel légi úton közvetlenül a Fogadó Nemzet területén (az alkalmazási területen) a bázis körletben elhelyezkedő kirakó repülőtérre kerül átcsoportosításra.
- A tengeri szállítási folyamat végén a kirakó kikötőben következik a hadfelszerelés kirakása. A kirakás után a hadfelszerelés közúti menettel jut el a bázis körletben kijelölt gyülekezési körletbe a kiképzés és az összekovácsolás végrehajtására.

- A gyülekezési körletben végrehajtott rövid idejű kiképzés, összekovácsolás, akklimatizálódás után következik az előrevonás művelési területre általában közúti menettel. (Előfordulhat azonban, hogy fogadó nemzet nem lévén a kitelepülés közvetlenül az alkalmazási területre történik.)

A konkrét megvalósításnak természetesen számos katonai, földrajzi, politikai, gazdasági, stb., korlátja lehet, vagyis a rutin mellett felelősségteljes döntésekre és optimalizálásra is szükség van.

A nagytávolságú szállításra rendelkezésre álló lehetőségek

Nemzeti katonai szállító kapacitás

Szállító hajónk nincs, a meglévő 5 db AN-26 repülőgép kapacitása rendkívül intenzíven van kihasználva. Ez az eszköz elsősorban harcászati (kistávolságú) szállításokra alkalmas, nagyobb távolságra minimális teherrel is csak több fel és leszállással repül el.

A kereskedelmi szabadpiacon az árak tervezhetetlenül hektikusak, emellett a művelési területre való eljutás is bizonytalan, diplomáciai és biztonsági okokból. Gondot okoz ugyanis, hogy sok polgári légitársaság nem repül közvetlenül a kockázatos alkalmazási területre, illetve a megkövetelt leszállító berendezések hiánya esetén nem vállalják a szállítást (pl. Bagdad, Kabul).

Más nemzet kihasználatlan katonai kapacitásának igénybevétele - bármilyen egyezmény legyen is a háttérben - szintén bizonytalan, nem garantált. Ha szakítani akarunk azzal a szomorú képpel, hogy „a légifolyosók mellett integető stopposok” vagyunk, akkor komolyan meg kell fontolni saját katonai szállítórepülőgép beszerzését, ennek vizsgálata egyébként szerepel is a védelmi tervezési irányelvekben (10/2006-os HM ut.). (A kisebb szállítórepülőgépek nagyon praktikusak, számos „kis” ország vásárolt már, emellett pl. a gyártás előtt álló Airbus A-400M-ből összesen 180 db van lekötve.)

A ki- és hazatelepülés, a technikai eszközök cseréje és a nagyobb segélyek esetében, tehát a *nagytömegű* szállításokra a többnemzeti megoldások optimálisak (pl. SALIS, MIA, C-17). Többnemzeti szerződésekhez történő csatlakozás lehetőséget ad az eszközök *garantált* biztosítására. Ha valamely ország nem csatlakozik az ilyen megoldásokhoz, lehet, hogy adott esetben (pl. válsághelyzetben) nem tud hozzájutni ilyen kapacitáshoz a szabadpiacon, bármennyit is fizetne érte.

A többnemzeti megoldások „menedzselése”, bővítése elsősorban a HM FLÜ feladata. Az alábbi rövid ismertetés rávilágít a főbb együttműködések hátterére és az elérhető előnyökre.

A 17 tagállam által létrehozott Stratégiai Légi Szállítási Átmeneti Megoldás (Strategic Airlift Interim Solution - SALIS) által korlátozott mértékben, de előre rögzített áron, többek között hazánk részére is elérhetővé vált elsősorban a túlméretes technikai eszközök szállítására egy *garantáltan rendelkezésre álló* polgári légi szállítókapa-
 citás. A lipcsei bázisrepülőtéren 72 órás készenlétben áll 2 db valamint további 4 db (6, illetve 9 napos készenlétű) AN-124-es típusú óriás szállító-repülőgép, NATO, EU, vagy nemzeti célokra. A jelenlegi szerződés 2008 végéig van érvényben, ezt követően évente meg lehet újítani 2012-ig. A szerződés jövője egyrészt bizonytalan a szállítórepülőgép-beszerzési programok miatt, másrészt stabilnak ígérkezik, mert a beszerzésre kerülő gépek egyike sem vetélytársa az AN-124-nek méretben, teherbírásban, hatótávolságban.

Az *Európai Mozgáskoordináló Központ* (MCCE) egy több szállítási módot (légi, vízi és szárazföldi) tömörítő koordináló központ, amely az egyes tagországok hadseregeiben meglévő vagy az adott ország által a polgári piacról lebiztosított szállító kapacitásokat ajánlja ki a többi tagországnak hasznosításra. Az MCCE tagságunkból adódóan eleinte a **tengeri** szállítások terén érhetőek el szállítási költségcsökkentések, de a későbbiek folyamán az együttműködésben való részvételünk alapja lehet a **légiszállítások** vonatkozásában is a megtakarítások elérésének, valamint a **szárazföldi** szállításoknál is különböző előnyök realizálhatóak pl. több nemzet azonos irányban közlekedő kisebb **vasúti** szállítmányainak összekapcsolásával a gyorsabb eljutási idő elérése. Fontos lehet továbbá az MCCE-ben résztvevő néhány tagállam **légiutántöltő** kapacitásának felhasználása is a magyar Gripen pilóták kiképzése és a gépek esetleges külföldi bevetése érdekében. A HM FLÜ 2008-ban 1 fő őrnagyot biztosít az MCCE-be, ezzel is szorosabbá fűzve a kapcsolatokat.

Míg az MCCE a meglévő stratégiai szállítókapacitások koordinálásán, azok jobb kihasználásán dolgozik, addig a *Többnemzeti Tengeri Szállítást Irányító Bizottság* (MSSC) a garantáltan rendelkezésre álló tengeri szállítókapacitások növelésén munkálkodik a résztvevő országok által biztosított Tengeri Szállítási Képességcsomag (SCP) bővítése útján. (Kissé magyarosan kisarkítva: az MSSC a termelői logisztika, az MCCE pedig a fogyasztói logisztika része.) Az MSSC soros elnöki teendőit 2008-ban Magyarország képviselőjében a HM FLÜ ATKI közlekedési osztályvezetője, Szarvas László mk. ezredes látja el. Feladatunknak érezzük a szervezet jelentős bővítését, ugyanakkor látni kell, hogy új tagországok csatlakozása nemcsak a bevételeket növeli, hanem a szállítótérigényt is, ezzel alkalmanként felborítva a kényes egyensúlyt.

Mielőtt az a vád érne, hogy mindenhez csatlakozunk, megemlítem, hogy létezik egy görög vezetésű Athéni Többnemzeti Tengeri Szállítást Koordináló Központ (Athens Multinational Sealift Coordination Centre - AMSCC) is, amely nem a garantált rendelkezésre állásra, hanem a velük kapcsolatban álló nagyszámú görög hajóra alapozva fejt ki propagandát. A garantált rendelkezésre állást firtató kérdésekre a görög hajómágnások morális elkötelezettséget szokták emlegetni, ami a NATO berkeiben nem elegendő. A szolgáltatást ugyan ingyenesen biztosítja az AMSCC, viszont a görög közbeszerzési eljárás alapján bérelt hajó valamennyi költsége teljes egészében a bérlőt terheli. Bár ez a szervezet is bővül és korszerűsödik, összességében a garancia hiánya, a tenderkiírások szükségessége, és a korábbi kedvezőtlen tapasztalatok miatt nem javasoljuk Magyarország csatlakozását.

Svédország, Finnország valamint 14 NATO tagállam tárgyalásokat folytat 3 db C-17 típusú katonai szállító repülőgép közös beszerzése tárgyában, a Stratégiai Légiszállítási Képesség (Strategic Airlift Capability-SAC) program keretében. Magyarország előbb gépek állomásoztatását és nyilvántartásba vételét vállalta, majd a beszerzést és ellátást végző szervezet hazánkba költöztetését is. Az események kedvező előrehaladása a HM FLÜ ATKI közlekedési osztályvezető aktív szerepvállalásának is köszönhető. A program megvalósulása kibővíti a missziós szállítási lehetőségeinket és megteremti a feltételeit - egyelőre beláthatatlanul - az MH Pápa Bázisrepülőtér további fejlesztésének is.

A nagytávolságú légiszállítások terén összegzésképpen megállapítható, hogy a SALIS, a SAC C-17, az A-400M és a nemzeti programok megvalósulása után a jelenlegi szorító kapacitáshiány szövetségi szinten nagymértékben csökkenni fog. A tengeri szállítások terén azonban borúlátásra ad okot, hogy csökken a katonai felhasználásra leginkább alkalmas RO-RO hajók száma és kapacitása, valamint a meglévő hajók hosszútávú szerződésekkel vannak, illetve lesznek lekötve, így azok alkalmankénti, kampányszerű felhasználására egyre kevésbé nyílik mód.

Befejezésül ismertetem a HM FLÜ közlekedési vonatkozású technikai *fejlesztési programjait*:

Az MH anyagmozgatási rendszerének korszerűsítése

Célja a mozgatók, rakodások területén az élő munkaerő kiváltása, az anyagok és eszközök gépesített mozgathoz történő előkészítése, valamint szakszerű mozgathása. A legfontosabb eleme az MH egységes rakodási rendszerébe illeszkedő korszerű és megbízható anyagmozgató gépek beszerzése.

Reptéri anyagmozgathás korszerűsítése

Katonai és polgári szállító repülőgépek ki- és berakathásának az előírások szerinti gyors és biztonságos végrehathása. A szállításra tervezett anyagok készletezése légi szállítathoz történő előkészítése, a kirakott rakományok megbontathása és a szállítathási irányok szerinti készletezése. A repülőtéren kijelölt raktárakból az anyagok mozgathása, szállítathása.

MH egységes felépítmény program

A stratégiai légi és tengeri szállítathásokra optimalizált, a NATO anyagmozgathási rendszerébe illeszkedő, korszerű mobil szakági felépítmények beszerzése, a felajánlott erők szakági követelményei szerint. (Kapcsolódó programok: haditechnikai konténerprogram, hadtáp ellátó konténerprogram, térképész szakfelépítmény program, egészségügyi szakfelépítmény program)

Ezek a programok nagyon fontosak lennének a missziós támogatathás érdekében is, sajnos már hosszú évek óta nagyon fontosak. Cinikusan úgy lehet összefoglalni a közös jellemzőjét a fejlesztési programoknak, hogy a tényleges megvalósulathásuk következetesen a 10 éves tervidőszak távolabbi végére esik.

A széleskörű közlekedési feladatrendszer terén tapasztalt összes tanulságot és következtetést nehéz összefoglalni. A logisztikát akár kettéosztjuk, akár nem, a közlekedési szolgáltat csak akkor képes megfelelni az új kor által támasztott követelményeknek, ha a feladatok megfelelő finanszírozathása mellett a szakállomány fenntartja a szoros hazai és nemzetközi együttműködést.

Felhasznált irodalom:

1. AJP- 4.4 Szövetséges Összhaderőnemi Mozgathási és Szállítathási Doktrína. A Magyar Honvédség Közlekedési Szolgálatfőnökség, Budapest 2004
2. MC 447. A NATO Reagáló Erők Katonai Konceptiója. A Magyar Honvédség Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsnokság kiadványa. Budapest, 2005.
3. MC 0526 Az NRF Műveletek logisztikai támogatathásának irányelvei. A Magyar Honvédség Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsnokság kiadványa. Budapest, 2005.
4. Szarvas László: A Magyar Honvédség Közlekedési Szolgálat feladatrendszerének átalakulathása a NATO tagság következhében. Záródolgozat, Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem, Budapest, 2004.
5. Szarvas László: A Magyar Honvédség nagytávolságú szállítathási lehetőségei. Katonai Logisztika. A Magyar Honvédség Logisztikai Folyóirata. Budapest, 2007. 2. szám pp. 9-11.
6. Horváth Attila: Terrorfenyegetettség: célpontok, nagyvárosok közlekedés. Nemzetvédelmi Egyetemi Közlemények. A Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem Tudományos Lapja. 10. évfolyam 3. (tematikus) szám. Budapest, 2006. pp. 136-152.
7. Horváth Attila: A térszemlélet változathása a magyar katonai stratégiában 1920-tól napjainkig. Tér és Társadalom. A Magyar Tudományos Akadémia Regionális Kutatathások Központja folyóirata. Győr, XVIII. évfolyam 2004. 1. szám. 127-143. oldalak.