

**Szarvas László<sup>1</sup>**

## **A MAGYAR HONVÉDSÉG STRATÉGIAI SZÁLLÍTÁSI LEHETŐSÉGEI, A MA ÉS A JÖVŐ KIHÍVÁSAI**

### **Bevezetés:**

A világban a XX. század végén lezajlott társadalmi-gazdasági változások nem hagyták érintetlenül Magyarországot sem. A nagyszabású átalakítások, pl. a szocialista gazdasági és katonai szövetségek megszűnte nyomán hazánk felismerte, hogy az ország biztonsága csak nagyobb gazdasági illetve katonai szövetség keretein belül garantálható. Ezért aztán a Magyar Köztársaság – több más egykori szocialista országhoz hasonlóan – az Észak-Atlanti Szerződés Szervezetéhez (NATO) és az Európai Unióhoz (EU) való csatlakozást tűzte ki céljául annak érdekében, hogy biztosítsa az ország biztonságát, társadalmi és gazdasági fejlődését.

A kitűzött cél elérése érdekében és a gazdasági nehézségek kényszerítő hatása nyomán felgyorsult a politikai intézményrendszer, a társadalom – és benne a Magyar Honvédség – illetve a gazdaság átalakítása. A gyökeres képesség- és létszámátalakuláson keresztüleső magyar haderő egy önmagának új feladatokat kereső NATO-ban találta magát az 1999-es csatlakozáskor, majd 2004-ben, az Európai Unióba történő belépésünkkel egy kialakítás alatt lévő közös európai katonai együttműködés keretei közé került.<sup>2</sup>

A két nemzetközi szervezethez történő integráció radikális változásokat idézett elő a Magyar Honvédség képességeinek fejlesztésében. A NATO Szövetségi Stratégiai Koncepciója és az EU által kidolgozott Európai Biztonsági Stratégia határozza meg a tagországok közös védelmi célkitűzéseit. Mindkét szervezet védelmi stratégiájában nagy hangsúlyt fektet a saját tagországainak területén kívüli válságkezelő műveletekre és az ezek végrehajtásához szükséges gyorsan bevethető, mobil és a világ bármely részére telepíthető erők, képességek kialakítására.

Hazánknak, mint a NATO és az EU tagjának szintén ilyen irányba szükséges átalakítani a haderejét, amelyet képessé kell tenni a kollektív védelemhez való hozzájáruláson túlmenően az új típusú szövetséges műveletekben való részvételre is. Ezekkel a gyakran a világ távoli pontjain zajló műveletekkel kapcsolatban nagytávolságú szállítási szükségletek keletkeznek, hiszen mind az erők kitelepülése, mind a műveleti képességek fenntartása és a

---

<sup>1</sup> mérnök ezredes

<sup>2</sup> Horváth Attila: A térszemlélet változása a magyar katonai stratégiában 1920-tól napjainkig. Tér és Társadalom. A Magyar Tudományos Akadémia Regionális Kutatások Központja folyóirata. Győr, 2004. 1. szám. 127–144. o.

feladat befejezése után a visszavonásuk is stratégiai szállításokkal valósul meg. A gyorsan bevethető erők alkalmazási igénye azonnal, illetve néhány napon, héten belül garantáltan rendelkezésre álló nagy hatótávolságú és kapacitású szállítóeszközöket kíván meg. A speciális repülőgépek és tengerjáró hajók hektikusan változó, kampányszerűen felbukkanó biztosítási igénye nagy feladat elé állítja a tagországok katonai közlekedési szervezeteinek szakembereit, hiszen ezek az eszközök csak rendkívül korlátozott számban állnak rendelkezésre mind a hadseregek felszerelésében, mind a polgári szállítmányozás szereplőinél. A szövetséges haderők jelentős része, közte a Magyar Honvédség sem tart hadrendjében ilyen eszközöket jelenleg, ezért a hazai Közlekedési Szolgálat helyzete még bonyolultabb a nagytávolságú szállítási igények kielégítése során.

Tanulmányomban bemutatom a nagytávolságú szállításokkal összefüggő követelményeket és feladatokat, valamint az ezek megoldására jelenleg meglévő eszközöket. A követelmények és a Magyar Honvédség Közlekedési Szolgálatá eddig megszerzett tapasztalatai elemzése nyomán kimutatom azokat a megoldásokat, melyek az MH jelenlegi ambíciószintjei és költségvetési lehetőségei mellett megfelelő megoldást jelenthetnek a stratégiai szállítási feladatok által támasztott kihívásokra.

## **1. A nagytávolságú szállítási igényt kiváltó követelmények és feladatok**

NATO csatlakozásunkkal egy időben a Szövetség is megkezdte feladatrendszerének átalakítását, amely már az 1999. áprilisi washingtoni csúcson elhatározott Védelmi Képesség Kezdeményezésekben (Defence Capability Initiatives-DCI) is tükröződött. Ennek alapján a kezdeményezések egyik fő célja a kisebb, ütőképesebb, gyors reagálású, rövid készenlétű, gyorsan telepíthető, ezért alapvetően mobil – a világon bárhol bevethető – katonai képességek létrehozása.<sup>3</sup>

A csúcserőtekezet után kiadott, Szövetségi Stratégiai Koncepció<sup>4</sup> a NATO feladatok közül előtérbe helyezi az ún. „out of area”, vagyis a Szövetség tagországainak területén kívül végrehajtásra kerülő békeműveleteket. Erre az új kihívásra reagálva a tagállamok megkezdték katonai erőik mobilitásának növelését a DCI ún. „Telepíthetőség és Mozgathatóság” (Deployability and Mobility-DM) követelményeinek figyelembe vételével.

A tagországok vállalták, hogy kezdeményezik a katonai tengeri és légi szállító kapacitásaik növelését (DM3), továbbá megvizsgálják a több nemzet által birtokolt légi és

---

<sup>3</sup> The Strategic Concept of the Alliance. Forrás:<http://www.nato.int/docu/handbook/2001/hb0203.htm>

<sup>4</sup> Elfogadva az Észak-atlanti Tanács 1999. április 23.-24-i ülésén.

tengeri szállítóeszközök beszerzésének vagy tartós bérletének megvalósíthatóságát a NATO gyorsan telepíthető erői részére (DM5).

Az Európai Unió Európai Biztonsági Stratégiájának célkitűzéseit szem előtt tartva a tagországok megalkották és elfogadták a „Fő célkitűzés 2010”(Headline Goal 2010) című dokumentumot, melyben a tagországok meghatározták a katonai képességfejlesztés terén elérni kívánt „mérőföldköveket”. A nyolc „mérőföldkő” közül négy foglalkozik az EU erők telepíthetőségével és mobilitásával. Két célkitűzésben is a mozgáskoordinálás, a jelenleg meglévő eszközök jobb kihasználását tűzték ki célul. A másik két célkitűzés az EU gyorsan telepíthető erőinek a településükhöz szükséges szállítókapacitások meghatározásával együtt történő fejlesztését és a telepíthetőségi képesség ellenőrzésére vonatkozó kritériumok kidolgozását határozta meg.

A fenti általános NATO/EU célkitűzéseket konkretizáló számos szövetségi és nemzeti követelmény miatt szükséges az MH alakulatai részére megfelelő nagytávolságú légi és tengeri szállító kapacitás biztosítása.

1. Ezek közül az első az aktuális NATO haderő-fejlesztési követelményekben (FP 2006: EG 4174) szereplő feladat, amely szerint: „Magyarország hozzon létre 2007 végére hadászati légi- és tengeri szállító kapacitást (akár kereskedelmi szerződés igénybevételével is) a nemzeti erők (személyi és hadfelszerelés) szállítására a NATO felelősségi területén belül és azon túl egyaránt.”

2. A második szövetségi követelményt a NATO Reagáló Erők (NRF) koncepciója támasztja a nemzeti katonai szervezeteket felajánló országok részére. Eszerint az NRF-be felajánlott erőknek gyorsan **(adott esetben a megindulási parancs utáni 6. naptól kezdődően)** telepíthetőnek kell lennie a világ bármely pontjára és ott akár 30 napig, utánpótlás szállítása nélkül is alkalmazhatónak kell maradnia.

3. A hazai követelmények a Védelmi felülvizsgálat nyomán meghatározott egyes MH feladatokból, ambíciószintekből következnek, amelyek a következők:

- más tagország megsegítése,
- nemzetközi válságkezelés (1000 fő),
- humanitárius segítségnyújtás,
- terrorizmus elleni harc

4. A legújabb szövetségi követelményt az Európai Unió katonai erőinek megalakítása és alkalmazásának koncepciója támasztja. Az EU védelmi minisztereinek 2004. november 22.-ei brüsszeli Katonai Képesség Felajánló Konferenciáján tett nemzeti hozzájárulás alapján

2007-től a Teljes Műveleti Képességet elérő EU Harccsoportok között megtalálható a közös olasz – magyar – szlovén alakulat is. Ennélfogva már a közös harccsoport kötelékébe tartozó nemzeti katonai szervezet nagytávolságú szállítási szükségleteit is figyelembe kell venni a kapacitások biztosításakor. Az EU katonai koncepciója szerint a Harccsoportoknak készen kell lenniük arra, hogy az EU katonai műveletet jóváhagyó döntése után **10 napon belül az alkalmazási területen** megkezdjék a feladatot.

A fenti feladatok mindegyike stratégiai légi és tengeri szállítási igényt jelenthet az abban részt vevő MH szervezetek részére.

A stratégiai légi és tengeri szállító kapacitást igénylő, különböző szövetségben végrehajtott műveletek esetében meg kell vizsgálni a lehetséges válságövezetek földrajzi elhelyezkedését és távolságát. Az MH NATO/EU missziókba felajánlott erői várható alkalmazási területeinek földrajzi távolsága a honi területtől az eddigi tapasztalatok, valamint a NATO/EU gyakorlatok tervezési adatai alapján 3-6000 km között valószínűsíthető, azonban egyes esetekben ettől nagyobb is lehet. A NATO iraki békemissziójában a honi és az alkalmazási terület távolsága 2600 km, az afganisztáni művelet esetében 4300 km. 2005 januárjában a szükséges döntések meghozatala érdekében számvetésre került a humanitárius segítségként kiküldésre tervezett víztisztító szakasz kiszállításának várható költsége a 7300 km-re fekvő, szökőár sújtotta délkelet – ázsiai térségbe. 2006-ban került végrehajtásra a „Steadfast Jaguar 2006” NATO gyakorlat a Zöldfoki – szigetek térségében, amelyre a magyar résztvevőket mintegy 6 500 km távolságra kellett szállítani.

A stratégiai légi és tengeri szállítókapaacitás kialakítása a NATO/EU műveletekben részt vevő személyi állomány és hadfelszerelés mozgatásához szükséges. Ezek a feladatok a hadműveleti követelmények, a rendelkezésre álló szállítókapaacitás, valamint a részletes szállítási terv szerint az alábbiak lehetnek:

- Szemrevételezés, majd kitelepülés az alkalmazási területre;
- Utánszállítások megszervezése, sérültek, betegek légi kiürítése;
- Személyi állomány váltása, szabadságolás megszervezése légi szállítással;
- Hazatelepülés az alkalmazási területről.<sup>5</sup>

Az iraki misszió kezdete óta a felsorolt nagytávolságú szállítási feladatok végrehajtásával a Magyar Honvédség Közlekedési Szolgálat a számtalan hasznos tapasztalatot szerzett. Az elmúlt évek katonai tengeri szállításainak (1.sz. ábra), a katonai és polgári légiszállító eszközökkel végrehajtott szállításainak (2.-5.sz. ábrák) teljesítményadatait

---

<sup>5</sup> Szarvas László: Katonai közlekedés és a NATO. Logisztikai Tudományos Füzetek, a Magyar Tudományos Akadémia kiadványa. Budapest, 2006. 3. szám 152.-154. oldal

elemezve és a fentiekben taglalt hazai és szövetségi követelményeket szem előtt tartva levonhatóak az alábbi következtetés:

1. A stratégiai légi és vízi szállítás jelentősége a Magyar Honvédség számára megnőtt, a szükséges kapacitások biztosítása elengedhetetlen!

## **2. Az MH katonai szervezetei mozgatásához szükséges stratégiai *tengeri* szállító kapacitás biztosításának eddigi lépései.**

A katonai műveletekhez szükséges tengeri szállító kapacitások saját katonai szállítóeszközökkel való végrehajtására jelenleg egyetlen tagország sem képes. A katonai szállításokra legalkalmasabb polgári Ro-Ro hajók<sup>6</sup> kapacitásai szűkösek és nem várható bővülésük a kereskedelmi hajópiacra. Ebben a helyzetben nem a meglévő szűk kapacitásokért történő versengés, hanem a többnemzeti együttműködés jelenthet megoldást.

A műveletek végrehajtásához szükséges tengeri szállítási kapacitáshiány csökkentése érdekében a NATO Prágai Csúcsértekezletén 8 tagország Szándéknyilatkozatot írt alá, melyben elismerték a NATO közös nagytávolságú tengeri szállítási kapacitása fejlesztésének szükségességét és kifejezték készségüket a nemzeti és többnemzeti alapon létrehozandó garantált rendelkezésre állási szerződések megkötésére. Kinyilvánították továbbá szándékukat más megoldási lehetőségek vizsgálatára és a nemzeti tengeri szállítókapacitásaik más nemzetek által történő felhasználása érdekében a tengeri szállításaik koordinálásának fejlesztésére.

Hazánk a 2003. decemberi védelmi miniszteri találkozón a Többnemzeti Végrehajtási Rendelkezés (Multinational Implementation Arrangement – a továbbiakban: MIA) aláírásával csatlakozott a tagországok azon csoportjához, amelyek közös erőfeszítéseket tesznek a NATO a stratégiai tengeri szállító kapacitása terén meglévő szállítókapacitás hiány felszámolására. Ennek érdekében nemzeti teljes idejű bérlettel és többnemzeti garantált rendelkezésre állási szerződésekkel lebiztosított hajókból álló Tengeri Szállítási Képességcsomagot hoztak létre.

A MIA-hoz csatlakozott nemzetek (Dánia, Egyesült Királyság, Hollandia, Kanada, Magyarország, Norvégia, Portugália, Spanyolország) meghatározták a szükséges tengeri szállítókapacitást, amely a nemzetek rövid készenlétű, gyorsan telepíthető katonai erői mozgatásához szükséges.

---

<sup>6</sup> „Roll-on – Roll-off” rendszerű, vagyis a költséges és rendkívül időigényes daruzás elkerülése érdekében a közúti gépjárművek hajóterbe való begördülését és kirakáskor a kihajtását lehetővé tévő felépítésű hajó.

A MIA rendelkezést aláíró országok a tengeri szállító kapacitás biztosításának irányítására, a szükséges dokumentumok kidolgozására, valamint a tagországok érdekeinek képviseletére létrehozták a Többnemzeti Tengeri Szállítást Irányító Bizottságot (Multinational Sealift Steering Committee – a továbbiakban: MSSC). Az MSSC által szabott feltételeknek megfelelően a NATO Ellátási és Fenntartási Ügynöksége (NAMSA) a polgári szállítványozókkal lefolytatott beszerzési eljárás alapján megkötötte a Tengeri Szállítókapacitás Csomag részét képező többnemzeti garantált rendelkezésre állási szerződéseket a tenderen nyertes hajózási vállalatokkal.

A nemzeti tengeri szállító kapacitást felajánló országok (Dánia, Egyesült Királyság) kivételével a MIA-hoz csatlakozott tagállamok különböző, az országok teherbírását figyelembevevő mértékben vállalják a NAMSA által a nemzetközi polgári piacról biztosított hajók rendelkezésre állási, valamint a beszerzési eljárás adminisztratív költségeit. Ez hazánk részéről 2007-ben mintegy 9 MFt kiadást jelent mindent összeszámolva. Ez az összeg nem tartalmazza azonban igénybevétel esetén a szállítási díjat. A fent említett hozzájárulásért a hajó akár az aktiválástól számított 10. napon a meghatározott európai kikötőben garantáltan rendelkezésre áll, készen az aktivizált NRF vagy EU harccsoportokba felajánlott erők szállítására. Emellett gyakorlatok, nem katonai műveletek végrehajtásakor a nemzetközi polgári piacról, illetve a Tengeri Szállítókapacitás Csomagban szereplő más nemzetek tengeri szállító eszközeinek igénybevétele is tervezhető, amennyiben azok igénybevétele kedvezőbb feltételekkel lehetséges.

A szövetséges és magyar politikai és katonai erőfeszítéseknek köszönhetően a Magyar Honvédség rendelkezésére bocsátott 2006. évi Tengeri Szállítókapacitás Csomag (Sealift Capability Package –: SCP) összetevői az alábbiak alakult:

1 db közepes méretű Ro-Ro hajó, amelyeket egy spanyol hajózási vállalatól a NAMSA, mint a nemzetek által megbízott beszerző ügynökség közreműködésével garantált rendelkezésre állási szerződés alapján 10 vagy 30 napos kiállási idővel biztosított.

2 db közepes méretű Ro-Ro hajó, amely Dánia által a dán DFDS hajózási vállalatától teljes idejű bérlet (full-time charter) formájában biztosított és a többi nemzet részére a dán szükségletek fölötti kapacitás erejéig az igények érkezési sorrendjében piaci áron, illetve megkötött kétoldalú Technikai Megállapodás esetén annál számottevően (jelenleg -30%) olcsóbban áll rendelkezésre.

4 db közepes méretű új katonai Ro-Ro hajó maradék kapacitása az Egyesült Királyság által felajánlva. A hajók más nemzetek általi felhasználása az adott nemzettel megkötött

Egyetértési Nyilatkozat (MOU) és Technikai Megállapodás (TA) esetén egyszerűsített ügymenet alapján és olcsóbban biztosított, mint azok hiánya esetén.

1 db közepes méretű Ro-Ro hajóra vonatkozó, Norvégia által kötött garantált rendelkezésre állási szerződés eseti alapon történő kiterjesztése más részes nemzetek részére.

A Tengeri SzállítókapaCitás Csomagban szereplő hajókapacitások kihasználása érdekében egy kis létszámú végrehajtó szervezet a Tengeri Szállítást Koordináló Központ (Sealift Coordination Centre – a továbbiakban: SCC) került létrehozásra. Ennek rendeltetése, hogy a résztvevő országok tengeri szállítási szükségleteit összehangolja, az egy irányban, közel egy időben szükséges szállítási igényeket költséghatékony módon egyesítse, megtöltve az adott hajó szabad kapacitását más országok felszereléseivel. A jelenleg 12 országot tömörítő SCC, amelynek 2005. április 18. óta hazánk is tagja a hollandiai Eindhovenben működik.

Az iraki MH Szállító Zászlóalj (SZZ) felszerelésének két ütemben történt visszaszállításakor 2005. januárjában és júliusában az SCC közreműködésével hazánk mintegy 225 MFt-ot takarított meg a tengeri szállításokon. A nemzetközi polgári piac ajánlataival szemben két angol katonai hajó megmaradt szállító kapacitását kihasználva a két tengeri szállítás mindössze 55 MFt-ba került. A 2007-ben Európai Multimodális Koordináló Központtá átalakuló SCC fenntartási költségeihez történő hozzájárulásunk 2006-ban mintegy 2,5 MFt volt, amivel szemben az összes tagország részéről realizált mintegy 5 MrdFt-os(!) megtakarítás áll.

### **3. Az MH katonai szervezetei mozgatásához szükséges stratégiai légi szállító kapacitás biztosításának eddigi lépései**

#### *3.1. Saját katonai repülőgépek használata*

Az MH meglévő 5 db 2002-2003-ban felújított AN-26 teherszállító repülőgépének kapacitása kihasználása jelenleg rendkívül intenzív.(2.-4.sz. ábrák) Ez az eszköz azonban elsősorban taktikai (kistávolságú) szállításokra alkalmas, 2000 km-es hatótávolsága és 1000 km-re mintegy 5 tonnás szállítókapaCitás csak szűk körű alkalmazását teszi lehetővé. Koruk és állapotuk alapján a gyártó előírásai szerint még egy nagyjavítással, hasonlóan intenzív használat mellett 2012-2013-ig alkalmazhatóak költséghatékonyan. A NATO/EU vezette műveletek esetében a várható alkalmazási területek földrajzi távolsága (3-6000 km) figyelembevételével korlátozottan alkalmas a személyi állomány és a hadfelszerelés légi szállítására. A raktér méretei alapján terepjáró személygépkocsinál nagyobb haditechnikai eszközök nem szállíthatóak benne

A hazánkhoz hasonló nagyságú vagy hozzánk hasonló helyzetben lévő NATO/EU tagországok törekednek stratégiai légi szállítóképességeik megteremtésén vagy növelésén. Lengyelország 2004-ben 8 db CASA (C-295) típusú spanyol szállító repülőgépet vett 228 MUSD értékben, Csehország 2 db többfunkciós AIRBUS 319 típusú repülőgépet vásárolt 2006-ban és további kifejezetten katonai szállítórepülőgépek megvételével tervezi leváltani előregedett AN-26-osait. Románia 1997-től kezdve vásárolt használt, C-130 típusú gépeket (4 db-ot), melyekkel NATO körökben nagy elismerést aratva önállóan szállította ki Afganisztánba az ottani békefenntartó műveletbe felajánlott zászlóalját. Jelenleg folyik további 3 db C-130H típusú használt katonai szállítórepülőgép beszerzése is román részről, valamint aláírták a megállapodást 220 MEUR értékben 7 új C-27J Spartan típusú repülőgép beszerzéséről az olasz Finmeccanica hadiipari vállalatcsoporttal. A PfP tag Ausztria szintén 3 db használt C-130-ast vásárolt 2002-ben, megteremtve így korábban nem létező légi szállító kapacitását. A hejcei baleset nyomán Szlovákia is elkezdte a tárgyalásokat AN-24/26-osai leváltásáról C-130J, C-27J Spartan vagy CASA C-295 típusú gépekkel. Ez utóbbi két típusból választva döntött szomszédaink közül Szlovénia is 2 db katonai szállítórepülőgép vételéről, melyek 2008-ban és 2012-ben állnak hadrendbe. Dánia 3 db korszerű megnövelt kapacitású C-130J típusú repülőgépet vásárolt korábbi változatú azonos típusú repülőgépei helyett. Szintén ugyanebből a típusból rendelt 6 db-ot Portugália. A katonai szállító repülőgépek európai piacán a legnagyobb megrendelést az AIRBUS cég kötötte 7 nyugat-európai NATO tagállammal 180 db A400M típusú, az előzetesen megadott katonai követelményekre kifejlesztett gép szállítására.

Az A400M repülőgépek tömeges rendszerbeállításáig (várhatóan 2010-2012 között) a műveletek támogatásához szükséges nagytávolságú légi szállítási kapacitáshiány csökkentése érdekében a NATO Prágai Csúcsértekezlete nyomán – saját képességeik fejlesztése mellett – számos tagország közösen tett lépéseket többnemzeti alapon létrehozandó garantált rendelkezésre állási szerződések megkötésével a polgári fuvarpiacon meglévő viszonylag szűkös kapacitások katonai célokra történő lekötésére.

### *3.2 Többnemzeti együttműködésben történő részvétel*

A Magyar Köztársaság Honvédelmi Minisztere 2004. június 28-án írta alá az Egyetértési Nyilatkozatot (MOU), amellyel hazánk csatlakozott a ma már 17 NATO/EU országot tömörítő Stratégiai Légi Szállítás Átmeneti Megoldás (Strategic Airlift Interim Solution – a továbbiakban: SALIS) csoporthoz. A SALIS fő célja, hogy 2006-tól *kiegészítő és átmeneti* légiszállító kapacitást biztosítson a részes nemzetek által a NATO Reagáló Erők kötelékébe, valamint az EU Harccsoportokba felajánlott alakulatok szállításához –illetve



egyéb nemzeti szállítási célokra- addig, amíg a nemzetek növelni tudják a saját katonai kapacitásaikat (várhatóan 2012-ig).

Az átmeneti közös légi teherszállító kapacitás (SALIS) polgári piacról történő biztosítására a NAMSA beszerzési eljárást folytatott le, amelynek nyertese a külön e tenderre, a piacot uraló orosz és ukrán vállalat által létrehozott, Lipcsében bejegyzett Ruslan-SALIS GmbH lett.

A NAMSA által lefolytatott beszerzési eljárás után a szállítóval megkötésre került szerződés alapján az alábbi garantált légiszállító kapacitás áll 2006 elejétől rendelkezésre:

- 2 db AN-124, teljes idejű bérlettel készenlétben a lipcsei bázis repülőtéren;
- 2 db AN-124, 6 napos készenlétben;
- 2 db AN-124, 9 napos készenlétben;

A 2 db teljes idejű bérletű AN-124 repülőgép éves repülési kapacitásából (4800 óra) 2000 óra felhasználására vállalt garanciát a 17 tagország, melyet jelentős mértékben előre fizetnek. Emellett a fennmaradó kapacitás rendelkezésreállítását is finanszírozzák az országok egy bizonyos összeggel. Hazánk része a rendelkezésreállási díjből mintegy 120 MFt, ehhez járul az igénybevétel esetén a vállalt 25 repülési óráig mintegy 1,8 MFt, a további lekötött 35 órára mintegy 3,6 MFt szállítási költség. A 2-2 db 6, illetve 9 napos készenlétű AN-124 repülőgép aktiválásáért és használatáért csak a valós igénybevétel esetén kell fizetni.

A nemzeti igények koordinálására az SCC-hez hasonlóan, azzal azonos épületben a hollandiai Eindhovenben létrehozták a Stratégiai Légiszállítást Koordináló Részleget (Strategic Airlift Coordination Cell-SALCC), amelynek legfontosabb feladata a nemzeti igények alapján a gépek aktiválása, a fel nem használt nemzeti repülési órák adásvétele, a váratlanul felmerülő nemzeti szállítási igények biztosítása, illetve az elmaradt feladatok miatt felhasználatlan repülési órák hasznosítása.

A politikai és katonai döntések alapján az MH 2006 augusztusában és szeptemberében a SALIS gépekkel telepítette ki az MH Tartományi Újjáépítő Csoport (PRT) felszerelésének jelentős részét Afganisztánba, illetve hozta haza az MH Könnyű Gyalogszázad feleslegessé vált anyagait és eszközeit. Ennek érdekében a három afganisztáni repülés alatt 46,2 repülési óra használtak fel. A minden SALIS megállapodással kapcsolatos költséget tartalmazó, egy repülési órára vetített mintegy 6 MFt-os ár megfelelőnek tekinthető, figyelembe véve az elszállított felszerelés mennyiségét (288 t.) és azt a tényt, hogy ez az ár állandó, nem megy fel szökőár, földrengés esetén és egyéb válsághelyzetekben sem, mint a kereskedelmi fuvarpiacon általában. Akkor sem számít soknak ez a költség, ha tudjuk, hogy ma egy AN-26 repülési óra mintegy 1 MFt vagy egy C-130 repülési óra több, mint 3 MFt-ba kerül.

Ugyanakkor szükséges megjegyezni, hogy ezeknek a repülőgépeknek a kapacitásait nem lehet összehasonlítani az AN-124-es típusú repülőeszközökével.

Egy másik többnemzeti alapon indult együttműködés 3-4 darab C-17-es katonai szállítórepülőgép vásárlásának feltételeit vizsgálja jelenleg. A 16 NATO/EU tagországot – közte hazánkat- tömörítő partnerség intenzíven dolgozik a várhatóan 2007 és 2009 júliusa között leszállítandó és Ramsteinben állomásozó flotta felállításának és működtetésének feltételein. Egy gép ára várhatóan 220 MUSD lesz, emellett azonban számos más költség is terheli a képesség finanszírozóit pl. a bázis és a javítási, üzemeltetési rendszer kiépítése és működtetése. Hazánk egyelőre 2009-től 40 repülési óra arányban tervezi, hogy hozzájárul a közös projekthez, amely később leválthatja a SALIS-t, miután az abban a költségek döntő részét viselő „nagyinak” tekinthető tagországok Németország, Franciaország és Nagy-Britannia 2010-től kezdődően megkapják az A-400M gépeiket. Dönteni a végleges a programhoz való csatlakozásról a konkrét bekerülési költségek ismeretében várhatóan 2007 tavaszán kell, amikorra elkészül az Egyetértési Nyilatkozat (MOU).

### *3.3 Kétoldalú megállapodásokkal történő kapacitásbiztosítás*

A rendelkezésre álló nemzeti katonai vagy többnemzeti úton biztosított légiszállító kapacitást meghaladó személy és teherszállítási feladatok végrehajtására a nemzeti és a nemzetközi polgári piacról történik a repülőgépek biztosítása. A haderő-fejlesztési feladatok teljesítése, valamint a polgári légi szállító kapacitás biztosítása érdekében az MH Közlekedési Szolgálat közbeszerzési eljárás lefolytatása után választja ki azt a szállítmányozót, akivel együttműködik elsősorban a személyszállító charterek, valamint a kisebb mennyiségű teherszállítási kapacitások bérlése területén, melyekre a SALIS és más megállapodások nem nyújtanak költséghatékony megoldást.

További kiegészítő szállítási lehetőségeket biztosítanak a különféle katonai kétoldalú megállapodások más országok katonai légiszállító kapacitásának igénybevételére. Technikai megállapodás létezik a NATO brunssum-i Összhaderőnemi Parancsnokságával, a német, kanadai és román hadsereggel, valamint előkészítés stádiumában van a holland haderővel. Ezeket hazánk elsősorban az afganisztáni misszióval összefüggésben kisebb mértékű személy- és speciális (pl. veszélyes) anyagszállításra használhatja fel.

## **4. Következtetések, megoldások a jövő stratégiai szállítási feladataira**

A NATO/EU vezette műveletekben részt vevő magyar katonai szervezetek mozgatásához szükséges tengeri szállító kapacitás biztosítása érdekében továbbra is szükséges

a MIA csoportban történő aktív részvételünk. Ennek alapján a Tengeri Szállítókapacitás Csomag figyelembevételével lehetséges a teljes idejű bérletű és garantáltan rendelkezésre álló hajók igénybevételével az NRF és EU harccsoportok mozgatásához szükséges tengeri szállító kapacitás biztosítása. A vízi szállításnál ez a *többnemzeti megoldás* az egyetlen garantált, várhatóan hosszú távon is rendelkezésre álló, ám nem minden esetben a legolcsóbb megoldás, ezért fenn kell tartani az *önálló fuvarpiaci bérlés* lehetőségét is elsősorban a nagyobb tömegű, de nem szoros határidővel felmerülő tengeri szállítási szükségletek költséghatékony kielégítésére.

A stratégiai légi teherszállító kapacitás garantált biztosításának egyik – **rövid távú** - megoldása a *Stratégiai Légi Szállítás Átmeneti Megoldás csoportban történő részvétel* annak működéséig, vagyis tervezetten az A400M repülőgépek tömeges rendszerbeállításáig, amely 2010 – 2012 közé tehető.

Meg kell vizsgálni ezen a téren a kidolgozás alatt lévő *többnemzeti alapon beszerezni és üzemeltetni tervezett C-17-es flotta* megteremtésének hazánkra vonatkozó kondícióit és amennyiben azok garantált és viszonylagos költségmegtakarítással járó megoldást biztosítanak a nagytávolságú, nagyméretű technikai eszköz, illetve személyszállításokra is, akkor csatlakozni indokolt a programhoz.

A légiszállító kapacitáshiány csökkentésének másik – **hosszú távú** – megoldása a *nemzeti katonai légiszállító kapacitás megújítása*. A katonai szállító repülőgépek üzemeltetésével számos olyan feladatot lehet végrehajtani, amelyek a bérelt polgári repülőgépek igénybevétele esetén nem vagy csak a katonai művelet sikerét veszélyeztető késlekedéssel valósítható meg. Erre már számos példa akadt a koszovói, iraki és afganisztáni magyar szerepvállalás során. Több, létfontosságú lőszerfajta nem vagy csak hosszas bürokratikus eljárás után beszerezhető különleges egyedi engedély alapján szállítható polgári repülőgépen. A szükséges átrepülési engedélyek beszerzése sokkal hosszabb ideig tart katonai áruk polgári kereskedelmi repülőgéppel történő szállítása esetén, mint állami tulajdonú (katonai) gép esetében, amikor a szükséges engedélyekért hazánk nagykövetsége folyamodhat. Több, alkalmazási területen lévő repülőtérről egyáltalán nem szállhat le polgári repülőgép, illetve számos esetben polgári légitársaság nem hajlandó leszállni a veszélyes vagy hiányos biztonsági felszereltségű (szükség szerint helyreállított) repülőtérről. Sem a polgári eszközök bérlése, sem a két- illetve többnemzeti alapon működő katonai megállapodások nem nyújtanak megoldást a rendkívül sürgős esetekben (pl. sebesült-, halottszállítás; létfontosságú lőszer, fegyverek vagy egyéb szükséges felszerelések szállítási igénye váratlan felmerülésekor; a személyi állomány kimenekítése esetén; természeti katasztrófáknál történő

segítségnyújtáskor). Ekkor nincs idő hosszas beszerzési eljárásra vagy más partnerekkel történő egyeztetésekre, ezért ilyen esetben csak a *saját légiszállító kapacitás* kínál azonnal rendelkezésre álló kapacitásokat.

A légi szállításnál a várható feladatok nagysága és természete, az MH meglévő katonai légiszállító kapacitásának korlátai és jól körülhatárolható kiöregedése, más hasonló helyzetben lévő NATO/EU tagországok példája mind azt indokolják, hogy komolyan meg kell vizsgálni a saját légiszállító képesség középtávon történő megújításának lehetséges változatait.

Az MH részére szükséges légiszállító kapacitás és a szükséges repülőgépek felmérésére 2003-ban a Védelmi felülvizsgálat kapcsán egy munkacsoport alakult. Az alapos elemző munka nyomán a munkacsoport következtetése akkor az volt, hogy a külföldi műveletek végrehajtásához kifejezetten katonai célokra kifejlesztett, a felajánlott magyar alakulatok rendszeresített technikai eszközeinek és személyi állományának szállítására is alkalmas légiszállító eszközökre van szükség. Bár a végső jelentésből a szükséges darabszámok kimaradtak, azonban a munkacsoport által kialakított álláspont szerint közepes (20-47 tonna teherbírású, 3-6000 km-es hatótávolságú) katonai szállító repülőgépek kellene: 3-4 db AN-70-es vagy A-400M, esetleg - bár ebben a technikai eszközeink illetve konténereink nem igazán férnek el - 4-6 db C-130J nyújtana teljeskörű megoldást az ambíciószintekben szereplő feladatokra. Az A-400M megfelelő – kivethető - berendezése révén akár légi utántöltő funkciókkal is ellátható, aminek a beérkező (a légi utántölthetőség érdekében nem kevés pénzért módosított) Gripenek külhoni alkalmazása esetén gyakorlati jelentősége lehet.

Az MH költségvetési lehetőségei nem az akkor prognosztizált számvetések szerint alakultak, nem következett be a NATO által elvárt 2%-os GDP arányos védelmi költségvetés felé történő növekedés. Ezzel szemben a realitások igen határozott csökkenést (2007-ben 1,1%!) mutatnak, így – sok más mellett- újra kellett gondolni külföldi szerepvállalásainkkal kapcsolatos ambíciószintünket is. Az akkori 1600 fő helyett ma már csak 1000 fő a külföldi missziókban egyszerre szolgálatot teljesítő magyar katonák tervezett létszáma. Ugyanakkor szükséges megjegyezni, hogy az iraki kivonás – 2004 vége óta- ezt a szintet sem tudjuk teljesíteni.

A munkacsoport jelentése óta elérhető közelségbe kerültek azok a multinacionális megoldások, melyekkel a terheket megosztva juthatunk technikai eszközeink nagytávolságú szállítására alkalmas kapacitásokhoz. Ezeknek a körülményeknek a figyelembevételével ma már a *kisebb, olcsóbb, de a jelenleginél jóval korszerűbb, nagyobb kapacitású és*

*hatótávolságú katonai szállítórepülőgépek beszerzésében (C-27J, CASA-295, AN-74) kell gondolkodnunk. Azt azonban tudni kell, hogy ezek a típusok is inkább taktikai hatótávolságú gépek, nagyobb távolságra történő alkalmazásuk csak kényszermegoldásként, kompromisszumokkal lehetséges.*

Használt repülőgépek vásárlása is esetleges opció lehet más országok példája nyomán. Jelenleg körvonalazódik egy kanadai ajánlat használt C-130H típusú katonai szállítórepülőgépek 2010-től történő megvásárlására. Ebben az esetben is a jelenlegitől átmenetileg jobb helyzetbe kerülhet a légiszállítási igények biztosíthatósága és megmaradhat a szállítórepülő kultúra az MH-ban.

A repülőgép vásárlás elvetése esetén a kétoldalú katonai megállapodások megkötése és a polgári piac egyedi alapon történő megközelítése az egyetlen jelenleg számbavehető, nem teljeskörű és a jelenleginél is kisebb biztonságot nyújtó megoldás. Ez azonban mind a NATO, mind az EU vonatkozásában újabb kétségeket támaszthat hazánk felajánlott katonai képességei alkalmazhatósága vonatkozásában és adott esetben a külföldi missziókban szolgálatot teljesítő katonáink számára is igen hátrányos következményekkel járhat.

Úgy gondolom, hogy a Magyar Honvédség többségében megfelelő válaszokat adott az új szövetségi rendszerekhez történő csatlakozásunkkal gyökeresen megváltozott feladatokra, közte a nagytávolságú szállítási kapacitáshiány csökkentésére vonatkozó igényekre is. A NATO haderőfejlesztési feladatok teljesítése értékelésekor a felajánlott nemzeti erők stratégiai szállítására vonatkozó garantáltan rendelkezésre álló szállító kapacitás biztosításának függvényében a tagországokat három csoportba sorolták. A NATO Nemzetközi Törzs képviselőjének hivatalos értékelése szerint Magyarország – elsősorban a két többnemzeti megoldásban (MIA, SALIS) való részvételének köszönhetően - a második, a követelményeknek részben eleget tevő csoportba tartozik Görögországgal, Hollandiával, Kanadával, Portugáliával, Romániával, Spanyolországgal, Törökországgal együtt. Öt ország, az Amerikai Egyesült Államok, az Egyesült Királyság, Németország, Norvégia, Olaszország kapta a legjobb minősítést a saját meglévő katonai, illetve a lekötött polgári kapacitás alapján. A többi tagállam elégtelen minősítést kapott, mivel nem rendelkeznek megfelelő szerződésekkel a szükséges garantáltan rendelkezésre álló kapacitások biztosítására.

Közép és hosszú távon azonban, mivel mind a NATO, mind az EU katonai szervezetének ambíciószintjei határozott növekedést mutatnak, hazánknak is előrébb kell lépnie a nagytávolságú szállítási kapacitások biztosíthatósága téren. Ez azt jelenti, hogy a többnemzeti megoldásokban való részvétel és a kétoldalú megállapodások nyújtotta lehetőségek mellett, határozott képességfejlesztést kell elérnünk a MH katonai légiszállítási

kapacitásai vonatkozásában is. Hiszem és remélem, hogy aki e dolgot végigolvassa, az hasonló következtetésre jut a NATO és az EU katonai feladataiban részt vállaló Magyar Honvédség nagytávolságú szállítási igényeire teljes körű megoldást nyújtó lehetőségek elemzése nyomán.

### Magyar katonai tengeri szállítások 2003-2006

Feladat	Időpont	Viszonylat	Hajó neve
Iraki kiszállítás	2003 08.06-22.	Koper (Szlovénia)- As Shu' Aiba (Kuvait)	Sea Trader (Málta)
Iraki visszaszállítás I. ütem	2005 02.02-17.	Baszra (Irak)- Koper	Anvil Point (Nagy-Britannia)
Iraki visszaszállítás II. ütem	2005 07.22-08.06.	Baszra- Koper	Hartland Point (Nagy-Britannia)
T-72 harckocsi szállítás Iraknak	2005 10.19.-11.02.	Koper- As Shu' Aiba	Aegean Star (Görögország)
Steadfast Jaguar NRF gyakorlat kitelepülés	2006 06.13.-25.	Koper – Cape Verde (Zöldfoki-szigetek)	Kaduna (Lengyelország)
Steadfast Jaguar NRF gyakorlat visszatelepülés	2006 07.27.-08.10.	Cape Verde-Koper	Zeran (Lengyelország)

1.sz. ábra (Forrás: MH Közlekedési Főnökség adattára)

### Légi szállítások az MH Közlekedési Szolgálat szervezésében és az MH LEP szállító repülőgépeivel (2004)

MH Szállító Zászlóalj Irak: - Állományváltás: - Anyagszállítás: - Visszatelepítés:	4 alkalom, 980 fő 4 alkalom, 36 t. 2 alkalom, 308 fő
ISAF (MH KGYSZD): -Kitelepülés -Anyagszállítás	6 alkalom, 136 fő, 412 t. 5 alkalom 17 t.
MH Őr- és Biztosító Zászlóalj, személyi állományváltás:	7 alkalom 919 fő
UNFICYP anyagszállítás:	4 alkalom, 1,5 t.
MFO anyagszállítás:	1 alkalom, 1 t.
<b>ÖSSZESEN:</b>	<b>33 alkalom, 2343 fő, 467,5 t.</b>
<b>MH LEP AN-26 összes repült óra:</b>	<b>2207 óra</b>

2. sz. ábra (Forrás: MH Közlekedési Főnökség adattára)

**Légi szállítások az MH Közlekedési Szolgálat szervezésében és az MH LEP szállító repülőgépeivel (2005)**

ISAF (MH KGYSZD): -Állományváltás -Anyagszállítás -Állomány pihentetése	8+3alkalom 573 fő 69 t. 6 alkalom 14,5 t. 41 alkalom 323 fő
Grúz segély:	2 alkalom 15 t.
Afgán segély:	4 alkalom 153 t.
MH Őr- és Biztosító Zászlóalj, személyi állományváltás:	10 alkalom 1029 fő
<b>ÖSSZESEN:</b>	<b>64 alkalom, 1925 fő, 251,5 t.</b>
<b>MH LEP AN-26 összes repült óra:</b>	<b>1297 óra</b>

3.sz.ábra (Forrás: MH Közlekedési Főnökség adattára)

**Légi szállítások az MH Közlekedési Szolgálat szervezésében és az MH LEP szállító repülőgépeivel (2006)**

ISAF (MH KGYSZD, MH PRT): -Állományváltás, pihentetés: -Kitelepítés / Utánszállítás: <input type="checkbox"/> Katonai léghíd: <input type="checkbox"/> Polgári eszköz:	43 alkalom, 1209 fő 4 alkalom, 16 t. 15 alkalom, 5147 t.
MH Őr- és Biztosító Zászlóalj, személyi állományváltás:	10 alkalom, 1216 fő
Steadfast Jaguar 2006 gyakorlat ki-és visszaszállítás:	4 alkalom, 66 fő + 10 fő előkészítő részleg
<b>ÖSSZESEN:</b>	<b>76 alkalom, 2501 fő, 530 t.</b>
<b>MH LEP AN-26 összes repült óra:</b>	<b>1186 óra</b>

4.sz.ábra (Forrás: MH Közlekedési Főnökség adattára)

**Nemzetközi polgári légiszállítási költségek**

Megnevezés	Szállítás	Nettó költségek(Ft)		
		2004	2005	2006 októberig
<b>KFOR</b>	személy	<b>81 000 000</b>	<b>33 946 600</b>	<b>37 657 700</b>
<b>ISAF</b>	áru	<b>206 900 000</b>	<b>73 425 999</b>	<b>152 693 483</b>
	személy	<b>88 500 000</b>	<b>212 816 573</b>	<b>85 149 450</b>
<b>UNFICYP</b>	áru	<b>35 000 000 (Irak)</b>	<b>331 600</b>	<b>0</b>
<b>MFO</b>	áru		<b>64 863</b>	<b>649 500</b>
<b>Összesen:</b>		<b>411 400 000</b>	<b>320 585 635</b>	<b>276 150 133</b>

5.sz.ábra (Forrás: MH Közlekedési Főnökség adattára)



## Felhasznált irodalom

1993. évi CX. Törvény a honvédelemről, egységes végrehajtásról szóló 178/1993 (XII. 27.) Kormányrendelettel. Complex CD-Jogtár, Hatályos, 2004. július 31.

A honvédelem küldetési és feladatkörei. A Honvédelmi Minisztérium kiadványa [www.honvedelem.hu](http://www.honvedelem.hu)

A Magyar Köztársaság nemzetbiztonsági stratégiája. Közreadja a Honvédelmi Minisztérium. [www.honvedelem.hu](http://www.honvedelem.hu)

The Strategic Concept of the Alliance. <http://www.nato.int/docu/handbook/2001/hb0203.htm>

A NATO mozgatósi és szállítási koncepciója (MC 336/2) A MH Közlekedési Szolgálatfőnökség kiadványa Budapest, 2004

Szövetséges Összhaderőnemi Mozgatósi és Szállítási Doktrína (AJP 4.4) Az MH Közlekedési Szolgálatfőnökség kiadványa Budapest, 2003.

A Magyar Honvédség Közlekedési Támogatás Doktrínája. Első munkapéldány. (MH DSZOFT 11421) A Magyar Honvédség Összhaderőnemi Logisztikai- és Támogató Parancsnokság Közlekedési Szolgálat Kiadványa. Budapest, 2004.

Báthy Sándor: Az ország területe védelmi célú logisztikai előkészítése, különös tekintettel a közlekedési hálózatra. Hadtudományi tájékoztató. Budapest, 2002/3. A Honvédelmi Minisztérium Oktatási és Tudományszervező Főosztály kiadványa. 131–142. o.

Fleischhacker Ferenc: A béketámogató műveletekben résztvevő erők logisztikai támogatása többnemzetiségű csoportosításban ZMNE PhD értekezés, 2000

Horváth Attila: A térszemlélet változása a magyar katonai stratégiában 1920-tól napjainkig. Tér és Társadalom. A Magyar Tudományos Akadémia Regionális Kutatások Központja folyóirata. Győr, 2004. 1. szám. 127–144. o.

Horváth Attila: A közlekedési hálózat és a védelmi érdek kapcsolata. Lektorált tanulmány. Elhelyezve a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem Egyetemi Könyvtárában. Budapest, 2005. Terjedelme 31. oldal.

Horváth Attila: Védelmi követelmények a közlekedés fejlesztésében. A IV. Magyar Politikai Földrajzi Konferencia Kiadványa. Nyomdai átfutás alatt: A Pécsi Tudományegyetem Természettudományi Kar Földrajzi Intézet, Kelet-Mediterrán és Balkán Tanulmányok Központja kiadása. Pécs, 2006.

Kovács Ferenc: A megújuló magyar közlekedéspolitikai. Közlekedés-tudományi Szemle. A Közlekedés Tudományi Egyesület szaklapja. Budapest, 2004. 162–169. o.

Kókai Ernő: Az MH Szállító – zászlóalj kitelepítésének előkészítése és végrehajtása. Katonai Logisztika. A Magyar Honvédség Logisztikai folyóirata. Budapest, 2004. 1. szám 226–235. o.

Magyar közlekedéspolitikai 2003–2015. Háttéranyag. Gazdasági- és Közlekedési Minisztérium kiadványa. [www.gkm.hu](http://www.gkm.hu) A 2004. márciusi változat szerint.

Nyitrai István: Az ország területén kívüli békeműveletekben résztvevő katonai szervezetek közlekedési támogatásának szakfeladatai ZMNE Diplomamunka katonai logisztikai vezető szak, Budapest, 2002. Őrzési helye: ZMNE Egyetemi Könyvtár. Raktári jelzet száma: KSZ 993.

Szarvas László: A Magyar Honvédség Közlekedési Szolgálat feladatrendszerének átalakulása a NATO tagság következtében. Katonai Logisztika a Magyar Honvédség Logisztikai Folyóirata. 13. évfolyam 2005 1. szám 30–61 oldalak és 2005. 2. szám 49–93 oldalak.

Szarvas László: Katonai közlekedés és a NATO. Logisztikai Tudományos Füzetek, a Magyar Tudományos Akadémia kiadványa. Budapest, 2006. 3. szám 119.-182. oldalak.

Szűcs László: A katonai közlekedés új rendszerkonceptiója. Katonai Logisztika. A Magyar Honvédség Logisztikai Folyóirata. Budapest, 2002. 1. szám 29–54. oldalak.