

Pete Szabolcs alezredes:

A MOZGÁSKOORDINÁLÓ KÖZPONT MŰKÖDÉSE A BEFOGADÓ NEMZETI TÁMOGATÁS KERETÉN BELÜL

ÖSSZEFOGLALÓ: Az elmúlt években a NATO-államok megnövekedett számban hajtottak végre különböző szintű átcsoportosításokat egyrészt gyakorlatokon történő részvétel, másrészt ideiglenes állomáshelyre történő település szándékával. A mozgások idején szoros együttműködést kell megvalósítani a végrehajtók és a tranzitországok közlekedéskoordinációjaért felelős katonai szervei között. A cikk – a közelmúlt egy gyakorlatának eseményeit végigkísérve – megmutatja a nevezett időszakok közlekedési támogatásának feladatait, a mozgáskoordináló szervezeti felépítését és a közöttük megvalósítandó együttműködést.

KULCSSZAVAK: SAGN 17 gyakorlat, mozgáskoordináló központ, befogadó nemzeti támogatás

BEVEZETÉS

A bipoláris világrend felbomlását követő két évtized a kelet-európai térség viszonylagos nyugalomát hozta magával. Magyarország a Varsói Szerződésből történő kilépését követően felhagyott a támadó tervek kidolgozásával, és a biztonsági helyzet általános megváltozásával más államok is tettek. Ezzel párhuzamosan a honvédség fenntartására és fejlesztésére fordított anyagi javak erőteljesen lecsökkentek, aminek érzékelhető következményei voltak a haderő átalakításai, átszervezései és a racionalizálások. A haderő változtatásának igénye magával hozta a hadsereg mennyiségi és minőségi változását.

A Krím annektálása, valamint a kelet-ukrajnai események felébresztették az Észak-atlanti Szövetség Szervezetét (NATO), és válaszlépésekre kényszerítették azt. A Szövetség keleti határán erőkoncentráció van, melyhez az erők és eszközök átcsoportosítása Európából vagy más térségből történt, történik. A diszlokált egységek széles hadrendben – a Baltikumtól a Fekete-tenger keleti partvidékéig – települtek. A település és a rotáció, valamint az egységek támogatása és kiképzési szintjének fenntartása a közlekedés és a szállítások folyamatos igényét vonja maga után.

Az előző bekezdésekben ismertetett változások indokolják a katonai – és kapcsolatosan polgári – közlekedési rendszer vizsgálatát, hogy azok a hazai és a szövetséges érdekeknek megfelelően működjenek az erők felkészítése és szükségszerű alkalmazása esetén. A „Saber Guardian 2017” (SAGN 17) gyakorlatsorozat lehetőséget adott a felkészültségi szint ellenőrzésére.

A NATO-tagállamok védelmi miniszterei a 2018. évi konferencián – az Atlanti-óceán hajózási útvonalainak védelme és a kibervédelem fokozása mellett – megegyeztek arról is, hogy megerősítik a logisztika és a katonai mobilitás területeit. Megvizsgálják egy logisztikai parancsnokság létrehozásának lehetőségét, mely elősegíti a logisztikai támogatás, valamint a katonai erőkkel és eszközökkel történő gyors megerősítés és mozgások folyamatait.

A szövetséget igen erős kihívás elé állítja az a követelmény, hogy a többnemzeti felépítésből eredő szemléletbeli eltéréseket leküzdje, megfelelő standardok alkalmazása mellett

a műveletek teljes időszakában hatékonyan legyen képes működni, a gyakorlati végrehajtás minden fázisát szakmailag megalapozottan tudja vezetni. A cél elérése érdekében a logisztikai feladatok tevőlegesen végrehajtásához a Szövetségnek rendelkeznie kell megfelelő összetételű (szárazföldi, haditengerészeti, légierő) többnemzeti erőkkel, melyeknek telepítését, majd fenntartását akár befogadó nemzeti támogatás (BNT) igénybevételével, vagy anélkül is biztosítani tudja.

A GYAKORLAT ELGONDOLÁSA

Egy gyakorlatsorozat célját többféleképpen határozhatjuk meg. Stratégiai szempontból nézve egy – a Szövetség több hadserege által, a régió több országának területén, több hónapos időintervallumban – többnemzeti együttműködés mellett végrehajtott tevékenység stratégiai célokat valósít meg. A gyakorlatsorozat mind a tervezési, mind a végrehajtási fázisban a politikai, katonai, gazdasági, társadalmi, infrastruktúra és információs rendszerek vonatkozásában sok adatot nyújt, azok elemzése és értékelése a régiót érintően kellő tapasztalattal és eredménnyel szolgál. Jól feltérképezhetővé válik a térségben – a részt vevő és a környező államokban – az általa kiváltott diplomáciai, információs, katonai és gazdasági hatás is. A NATO tudásbázis fejlesztési folyamatára ez pozitív hatással van.

Ha egy komplex gyakorlatsorozatnak csak a katonai vonatkozását és forgatókönyvét nézzük, akkor az egy nemzetközi erők által végrehajtott összhaderőnemi hadműveleti eseménynek tekinthető gyakorlatsorozat lehet, melynek célja a védelmi együttműködés erősítése a közösen végrehajtott kiképzés és gyakorlatok által.

A célok szerinti elkülönítést nem lehet éles határok mentén megtenni. A közlekedés és a szállítás területét tekintve a stratégiai és a hadműveleti tervezési folyamatok időnként összemosódnak.

Az Amerikai Hadsereg Európai Parancsnoksága (US EUCOM¹) együttműködésével már több éve rendeznek különálló gyakorlatokat Romániában, Bulgáriában és Ukrajnában, ahogy hazánkban is. A két éve, 2017. február 5–9. között Budapesten megtartott fő tervezői konferencia egyik fő célja volt annak véglegesítése, hogy az eredetileg egyes országok területére tervezett, különálló (szatellit) gyakorlatokat egy elképzelés mentén fűzzék össze összhaderőnemi művelet sajátosságait mutató gyakorlatsorozattá. A gyakorlatok ennek megfelelően kerültek a közös – Saber Guardian – gyűjtőnév alá. Magyarország bevonása a már korábban létszámokkal és kiképzési célokkal megtervezett – „Brave Warrior” (BRWR 17) V4 harcászati szintű „nagy láthatóságú”, „Szentés Axe” műszaki hídépítő, „Black Swan” különleges műveleti – gyakorlatok, valamint a 173. és a 82. légideszantdandárok bázisaként Pápára tervezett „Swift Response” gyakorlat felvételével valósult meg.

A gyakorlatok végrehajtásának súlypontja a fekete-tengeri régió volt. Az elképzelt forgatókönyv cselekményeinek végrehajtása 2017. július 3-án kezdődött és 2017. július 22-én zárult. Az intervallum az erők állandó állomáshelyei és a gyakorlatsorozat körzete közötti oda- és visszatelepülés idejével bővült. A gyakorlatsorozat 17 összefűzött gyakorlatát hét ország közel 40 ezer fős állománya hajtotta végre.

Az ország területén végzett katonai tevékenységek kapcsán a közlekedés igényrendszerét két részre oszthatjuk.²

¹ United States European Command.

² Szücs László: A haderő felülvizsgálat utáni honvédség közlekedési támogató képessége. Katonai Logisztika, 2003/különszám, 181.

1. *A Magyar Honvédség csapatainak igényeire.* Az igények alapja a Magyarországot fenyegető veszélyek, az azokból eredeztethető honvédelmi feladatrendszer. Ennek részei a fegyveres harcra történő felkészülés időszakában a kiképzési, ellátási és egyéb támogatási tevékenység, konfliktus idején a műveletek végzése. Mindkét esetben fontos szerepet tölt be a közlekedési és a szállítási feladatokat végrehajtó állomány és az alkalmazott infrastruktúra. Az adott időszakban a legfontosabb feladatok: a „Közös Akarat” feladat végrehajtása, a FINA-világbajnokság, a gyakorlatokhoz, missziókhöz kapcsolódó belföldi személy- és anyagszállítások, valamint a RepTár-projekt.
2. *A szövetséges erők igényeire.* A szállítások megvalósítására több lehetőség kívánczik: saját erővel, a BNT igénylésével, szerződéses keretek között, valamint nemzetközi együttműködés keretében.

A SAGN 17 gyakorlat magyarországi végrehajtásának fő célja az volt, hogy az igényrendszer második pontjához kapcsolódva az amerikai rotációs erők a szövetséges erőkkel együttműködve gyakorolhassák a szabad mozgás és az erők fogadásának, állomásoztatásának, alkalmazási területére történő előrevonásának és integrálásának (RSO³) feladatrendszerét, mindjobban elmélyítve a közös taktikai szintű interoperabilitást. A kettős igényrendszer egyenlő fontossága ott érhető utol, hogy bár a gyakorlat sikere kiemelt fontosságú volt számunkra, az azzal egyidejű, más jellegű feladatok egyes időszakokban nagyobb prioritást kaptak.

A SAGN 17 gyakorlatsorozat további céljának (hiteles, kollektív védelmi képességek demonstrálása a Fekete-tengeri régióban, ami éleslövészetekkel egybekötött, terepen végrehajtott harcászati gyakorlatokból, valamint számítógéppel támogatott törzsvezetési gyakorlatokból tevődött össze) megfelelően hasonlított egy NATO által végrehajtott hadművelethez. Több vonatkozásban mégis erősen eltért attól. A vezetési elemek kijelölése, megnevezése és feladatrendszere nem volt azonos a NATO műveleti doktrínájában megismertekkel. A gyakorlat nem a NATO vezetési rendszerét tesztelte, hanem – ahogy már említettem – az erők közti védelmi együttműködés fejlesztésére, az esetleges hiányosságok felmérésére irányult.

A SAGN 17 gyakorlatsorozat sikeréhez nemcsak az előre kijelölt magyar alegységek járultak hozzá az országon belüli gyakorlatokon történő részvétellel, hanem a BNT révén más katonai és civil szervek és szervezetek is. A magyar alegységeknek járó támogatáson kívül egyrészt azon külföldi erőknek nyújtottunk segítséget, melyek nálunk települtek és tevékenykedtek, másrészt azoknak, amelyek az ország területét tranzitcélokra használták. Az áthaladó erők nagyobb hányada Románia és Bulgária Fekete-tengerhez közel eső repülőterei és gyakorlóterei térségében hajtott végre harcászati gyakorlatokat.

A befogadó nemzeti támogatás megvalósítása – függetlenül attól, hogy azt a NATO vezetési struktúrájában levő elem irányítja, vagy egy nemzet emeli magához az irányítást – egy összetett tervezési folyamat eredménye, amelynek lépéseit tudatosan végre kell hajtani.

TERVEZÉS

A gyakorlatsorozat, azon belül a támogatási feladat bonyolultságát alapvetően befolyásolta, hogy nagy volt a végrehajtásban részt vevő nemzetek száma, valamint a többnemzeti erők haderőneleinek száma. Az amerikai erők – nemzeti túlsúlyuk miatt – kénytelenek voltak a saját érdekeiket leginkább szem előtt tartani, de érvényesülnie kellett a többi nemzet érde-

³ Reception, staging, onward movement, and integration.

keinek is. A BNT hatékony tervezéséhez az érintett nemzetek képviselőit mielőbb be kellett vonni.⁴ A SAGN 17 gyakorlat vonatkozásában az indító tervező konferencián (ITK), amely az első lehetőséget nyújtotta erre, az USAREUR G4 főtervezője az alábbi főbb témakörök vonatkozásában tartott munkacsoportülést:

1. az erők fogadása, állomásoztatása és az alkalmazási területre történő előrevonása (RSOM⁵) koncepciójának kialakítása;
2. a mozgások terve első tervezetének kialakítása;
3. a gyakorlat valós biztosítási terve első tervezetének összeállítása;
4. a szolgáltatási igények összeállítása.

Az amerikai fél már itt, az ITK-n vázolta a BNT igényeit, ami lehetővé tette a magyar fél részére, hogy a BNT lehetőségeit felmérje, így kellő információkkal rendelkezzen a fő tervező konferencia (FTK) idejére. A mozgásbiztosítási koncepció kialakítása kapcsán Magyarország vonatkozásában az alábbiak kerültek ismertetésre:

1. az átvonuló erők (személyek és technika) nagysága;
2. az át- és visszacsoportosítás várható időszaka;
3. a be- és kilépésre tervezett határátkelők;
4. a használatra tervezett autópályák;
5. a konvojtámogató központ (KTK) és az éjszakázás lehetséges helyszínei.

Az FTK-t 2017. február 5–10. között Budapesten rendezték, melyen nemzetünkben 20 főnél kevesebb szakértő vett részt. Függetlenül a kis létszámtól, a tervezés kezdeti szakaszában részt vevő szakértők több – HM Honvéd Vezérkar Logisztikai Csoportfőnökség, MH Logisztikai Központ (MH LK) és a bevont alakulatok – szinten, kellő szakértelemmel, felkészülten képviselték a logisztikai ellátás területét, mivel az ITK-ról készült Útjelentést⁶ az MH HFKP Gyakorlattervező és Kiképzéstámogató Osztálya időben eljuttatta az érintetteknek.

A konferencia fő célja a gyakorlaton részt vevő nemzetek részvételi szándékának véglegesítése, a gyakorlat kiképzési céljának megfelelő elgondolás (részt vevő erők és események) véglegesítése, valamint a gyakorlatok támogatása tervezésének megkezdése volt.

A konferencián sikerült a részt vevő nemzetek erőinek generálása. Az amerikai fél esetében – a csapatok nagy száma miatt – ez nem lehetett egyszerű, de a teljes feladatrendszert végül sikerült egy, kihívásokat jócskán tartalmazó forgatókönyvbe építeni.

A NATO által egységesen értelmezett logisztika – az erők mozgatása és fenntartása tervezésének és megvalósításának tudománya – az alábbi területeket foglalja magában:

1. anyagi javak tervezése és fejlesztése, beszerzése, tárolása, szállítása, elosztása, rendszerben tartása/üzemeltetése, kivonása;
2. személyek szállítása;
3. létesítmények megszerzése, építése, fenntartása, üzemeltetése és rendelkezésre bocsátása;
4. szolgáltatásbeszerzés (megszervezés);
5. egészségügyi ellátás.

⁴ AJP-4 (STANAG 2182) Allied Joint Logistic Doctrine, 0109. pont.

⁵ Reception, Staging, and Onward Movement.

⁶ MH HFKP GYKTO ov. úti jelentése SAGN ITK-ról, 2017. december.

A fenti területek vonatkozásában az FTK-n – a csapatok hadszíntéren történő feladatainak tervezése alatt – meg lehetett kezdeni a BNT tervezését.⁷ Lépései az alábbiak voltak:

1. a (nemzetközi) jogi környezet megteremtése érdekében beazonosítani a meglévő egyetértési memorandumot (MOU⁸);
2. be kellett azonosítani a nemzeti lehetőségeket és korlátozásokat;
3. meg kellett határozni azokat a hiányokat, ahol nem volt elégséges BNT-képesség, viszont szerződéssel megoldható a pótlás;
4. ki kellett jelölni a küldő nemzet (KN) és a fogadó nemzet (FN) kapcsolattartóit;
5. meg kellett határozni, hogy a nyilatkozattételre jogosult a BNT vonatkozásában mikorra adjon választ (milyen gyakorisággal a fejleményekről);
6. tisztázni kellett a kifizetések lehetőségét, mikéntjét az FN irányába.

Magyarország – mint befogadó nemzet – vonatkozásában ezeknek megfelelően az alábbiakról esett szó:

1. A SAGN 17, valamint az azokhoz kapcsolt gyakorlatok végrehajtására tervezett, mintegy 12 ezer fő áthaladásának nem volt meg a közjogi alapja, mivel az az előző évben elfogadott OGY-határozatban nem szerepelt. A nemzetközi erők áthaladásának szabályzását a PfP és NATO SOFA tartalmazta, mely az amerikai erők vonatkozásában kiegészült az Omnibus Megállapodás⁹ alkalmazásával.
2. A legfontosabb kérdések az üzemanyaggal történő ellátásra vonatkoztak, melyek természetesen főleg a közlekedés és a szállítás kapcsán merültek fel. Emellett kiemelt témák voltak az elhelyezés, az élelmezés, a karbantartás és a javítás, valamint az egészségügyi ellátás.
3. A részes országok támogatásai nagy változatosságot mutattak. Egy példa: az erők ideiglenes elhelyezése vonatkozásában a felajánlott infrastruktúra lehetett egy füves rét a sátraknak, de kellően berendezett bázis is. Az üzemanyag-ellátás, étkeztetés, vízellátás és egyéb szolgáltatások hiányait jellemzően az amerikai Kellogg, Brown & Root céggel kötött szerződések pótolták.
4. Amerikai részről a logisztikai támogatás – ezen belül a közlekedéstámogatás – tervezését a 21. Hadszíntéri Támogató Parancsnokság koordinálta. Magyarországon egyrészt az MH Összhaderőnemi Parancsnokság (MH ÖHP) volt a helyi gyakorlatok, ezáltal részben a hozzájuk kapcsolódó szolgáltatások biztosításának felelőse is, másrészt az MH LK mint RSOM támogató parancsnokság.
5. Az FTK rövid periódusa nem adott lehetőséget a szolgáltatások teljes mértékű egyeztetésére, ezért visszajelzést kértek, ha a megbeszélésekben fontos változás történik. A legközelebbi egyeztetést a szolgáltatási igények (SOR¹⁰) első megbeszélésére datálták.
6. Ha az általános, korábban megkötött kétoldalú szerződések egy szolgáltatást és annak ellentételezésére vonatkozó előírásokat nem tartalmaztak, akkor a gyakorlatra vonatkozó, még csak előzetes, nem véglegesített igényeket tartalmazó SOR volt az alapja a további egyeztetésnek.

⁷ AJP-4.5 (STANAG 2234) allied joint doctrine for host nation support alapján.

⁸ Memorandum of Understanding.

⁹ 1997. évi XLIX. törvény a Magyar Köztársaság Kormánya és az Egyesült Államok Kormánya közötti, az Egyesült Államok Fegyveres Erőinek a Magyar Köztársaság területén történő tevékenységéről szóló Megállapodás, valamint az annak mellékletét képező Végrehajtási Megállapodások megerősítéséről és kihirdetéséről, közlönyállapot (1997. VI. 20.).

¹⁰ Statement of Requirement.

Az AJP-4 szerint „a közlekedés és a szállítás funkcionális területe magában foglalja a végrehajtó szervezetek, a közlekedési infrastruktúra, a létesítmények és az eszközök teljes rendszerét, valamint annak működtetését, melyet a fegyveres erők települése, fenntartása és visszatelepülése érdekében használunk. A kellően egymásba ágyazott tevékenységek kiegyensúlyozott végrehajtást eredményeznek a közlekedés koordinációjánál, a rakodási helyeken és a szállítási vonalakon történő mozgatsnál.”

A doktrína szerint a közlekedés és a szállítás funkcionális területén belül a NATO-parancsnokságok – itt az USAREUR – feladata segítséget nyújtani ahhoz, hogy az érintett nemzetekkel időben olyan megállapodások szülessenek, amelyek lehetővé teszik az erők problémamentes áthaladását. A BNT-t tervezők és a mozgástervezők szoros együttműködése szükséges annak érdekében, hogy az erők (eszközök) fogadásának, gyülekeztetésének/várakoztatásának, előrevonásának (és egyesítésének) közlekedési és szállítási igénye az FN által gazdaságosan kielégíthető legyen. A követelmények:

1. *Kollektív felelősség.* A NATO és a nemzetek együttes felelőssége a műveletek közlekedési és szállítási támogatása. Ezen felelősség a hadászati szintű település, az RSOM és az erők fenntartása/támogatása, valamint a visszatelepítés során egyaránt fennáll.
2. *Együttműködés.* A két- vagy többoldalú együttműködés a NATO és a nemzetek katonai és polgári szervei között elengedhetetlen.
3. *Koordináció.* A megfelelő szinteken minden közlekedési és szállítási folyamatnak koordinálnak és szinkronizálnak kell lennie.
4. *Hatásosság.* A NATO műveleti követelményeinek megfelelően kell a közlekedési és a szállítási terveket kialakítani és végrehajtani.
5. *Hatékonyág.* A katonai és a civil erőforrások, létesítmények, infrastruktúra használata, a szállítások módjának kiválasztása optimális legyen.
6. *Egyszerűség.* A közlekedési és a szállítási tervek és tevékenységek legyenek minél egyszerűbbek.
7. *Szabványosítás.* A rendszerek, adatok, szoftverek, folyamatok és felszerelések legyenek szabványosak az interoperabilitás érdekében.
8. *Megismerhetőség és átláthatóság.* A közlekedési és a szállítási információkat minden résztvevőjének ismernie kell a megfelelő tervezés, koordináció és végrehajtás érdekében.

A nemzetek és a vezető elemek közötti együttműködés tervezése jellemzően a közlekedéstervező konferenciákon kezdődik meg. A közlekedési és a szállítási feladatok tervezése érdekében közvetlenül az FTK után mozgáskoordinációs konferencia kezdődött a csapatmozgásokat végrehajtó amerikai szervezetek és a tranzitországok, illetve BNT-t nyújtó nemzetek képviselőinek bevonásával, közel 50 fő részvételével.

A konferencián elismélték a gyakorlat műveleti elgondolását, az alegségek rövid tájékoztatót tartottak a tervezett erőikről és várható műveleti feladataikról, mivel a terveknek – a végrehajtás megkezdése előtt – kellő részletességgel tartalmaznia kell a málházás, a berakás, a kirakás és az RSOI összes műveletének lépését.¹¹ A szállításokat tervezők az előzők ismeretében pontosítottak, hogy melyik szállítási mód alkalmazható a – több kontinensen és bázison állomásozó – kijelölt erők és eszközök átcsoportosítására. A 21. Hadszintéri Támogató Parancsnokság (21th TSC¹²) közlekedési tervei a szállítások módjai szerint az alábbiak voltak:

¹¹ AJP-3.13 (STANAG 2532) Allied Joint Doctrine For The Deployment Of Forces, 0422. pontjának megfelelően.

¹² Theater Sustainment Command.

1. A hadászati mozgékony-ság fogalmkörében a tengeri és a légi szállításokat terveztek mint nagy távolságok esetén hatékony, illetve gyors átcsoportosítást lehetővé tevő módok, ha az amerikai földrésről kellett erőket és eszközöket átszállítani. Európán belül a légi szállítás régiók között teremtett kapcsolatot – Magyarország, Románia és Bulgária területe volt az összhaderőnemi művelési terület.
2. A hadművelési (és részben a hadászati) mozgékony-ság vonatkozásában a vasúti szállításoknak kiemelt szerepet terveztek. A németországi bázisokról a gyakorlatok körzetébe gyorsan, ugyanakkor nagy mennyiségben is hatékonyan kívánták a haditechnikai eszközöket – még inkább a nagy tömegű eszközöket – koncentrálni, amire kiváló lehetőséget ad a vasúti szállítás. A gyakorlatok befejezése után még a közúton átcsoportosított eszközök nagy részét is ezzel a móddal akarták a bázisokra visszaszállítani. A vasút lehetőséget nyújtott a kikötőből a román és a bolgár gyakorlóterekre történő átszállításra is. Hasonlóan a vasúti szállításhoz, egy németországi bázisról indulva az amerikai 2. lovassági ezred (2CR¹³) alegységei részére közúti menetek végrehajtását tervezték a kijelölt gyakorlatok helyszínére, ahol harcászati feladatokat kellett folytatniuk. Emellett a „nagy távolságú” közúti szállítások (akár szerződött partnerrel történő) végrehajtása is tervezett volt, ha az egyszerre szállítandó eszközök száma, a közúti szállítóeszközök elérhetősége, valamint – a vasúti szállítással történő összehasonlításban – a hatékonyság és gazdaságosság indokoltá teszi.
3. Harcászati mozgékony-ság fogalmkörében a csapatoknak a művelési területen belül rövid távolságokat kellett megtenni. Az ő ellátásuk biztosítása érdekében szerződött fél szállításai is jellemzően a gyakorlatok körzetéből történtek.

A közlekedési és a szállítási feladatokhoz pontosítani kellett az FN által már korábban felajánlott, illetve további, használatra alkalmas infrastruktúra lehetőségeit. A pontosításokat egyrészt a konferencián szóban tették meg, másrészt a konferencia ideje alatt szemrevételezték. A kért elemek:

1. Felszíni határátlépési pontok. Az adminisztrációs és egyéb ellenőrzések végrehajtásához a menetoszlopok rövid pihenőjét lehetővé tevő, a forgalomtól elzárt, megvilágított parkolóterület, illemhely szükséges. Vasúti forgalom esetén az infrastruktúra-kezelők és a vasútállomások alkalmazottai az ellenőrzést a vasúti határállomások alkalmas vágányain végzik.
2. Repülőter esetén szükséges lehet időszakosan, kizárólagos joggal használt személyi, valamint a teherárak málházását, ellenőrzését biztosító cargo terminál biztosítása.
3. Tengeri kikötő.
4. Vasúti rakodóhelyek. A BRWR 17 gyakorlatra külföldi erők vasúton is érkeztek, ezért az ő rakodásaikhoz Hajmáskér vasútállomás rakodóhelyeit jelölték ki.
5. Útközbeni üzemanyag-feltöltési (ROM¹⁴) helyek. A közúti menetoszlopok technikai eszközeit – a fogyás mértékére és a megtett távolságra tekintettel – nem lehetett kizárólag a napi igénybevételt követően feltölteni. A civil üzemanyag-töltő állomásokon történő tankolás nem volt tervezett, mert az eszközök ott nem kapható JP-8 üzemanyagra voltak beállítva. Emiatt a menetoszlopokba üzemanyag-feltöltőket soroltak be, melyek az összes eszköz legalább egyszeri tankolását biztosították.

¹³ 2nd Cavalry Regiment.

¹⁴ Refuelling On the Move.

A feltöltésekhez elégséges méretű, burkolt, megvilágított, bevizsgált/mentesíthető, a kijelölt útvonal melletti parkolóhelyeket biztosítottak.

6. Éjszakázás helyei. Az alegység elhelyezését és feltöltését lehetővé tevő hely.
7. Konvojtámogatató központok. Több áthaladó konvoj, kisebb közúti menet hosszabb időszakon keresztül történő támogatására – személyi állomány étkeztetésére és pihentetésére, technikai kiszolgálások és (kis)javítások biztosítására, vontatás és (szak)kísérés indítására, valamint az eszközök (nagy kapacitású is) üzemanyag-feltöltésére – alkalmas hely.
8. Közlekedési útvonalak – közutak és vasúti vonalak. Az RSOI végrehajtásához igénybe vett közlekedési infrastruktúrát a katonai igénybevétel mellett a polgári hasznosítás is terheli. A kettős igény kielégítésére szükség esetén beszerzéseket kellett volna indítani, vagy a kapacitások növelése érdekében a műszaki csapatok vagy szerződött partnerek bevonása lehetett volna szükséges. A rendelkezésre álló idő miatt erre csak korlátozottan lett volna lehetőség. A gyakorlatsorozatot katonai szemszögből hosszú, az elmúlt két évtizedben nem látott mennyiségű és sűrűségű mozgással tervezték. Ennek ellenére az infrastruktúra egyidejű katonai és polgári hasznosítása alapvetően nem okozhatott problémát. A gyakorlatsorozat teljes időszakát vizsgálva látható volt, hogy az erők átcsoportosításai által generált légi és felszíni mozgások száma, valamint az eszközök által az országban megtett távolság jelentősen alulmarad az általános és a kereskedelmi forgalom okozta vonalterhelésekhez képest.

A jelen levő nemzetek képviselői egyeztettek annak érdekében, hogy lássák, melyik nemzetek akarják ugyanazokat a rakodókat ugyanazokon a napokon használni, hogy nehegy egymásra kelljen várakozniuk. A kérdések másrészt azért is felmerültek, hogy a BNT-ben nyújtott szolgáltatást (jellemzően a konténerek vasútállomási és gyakorlótéri daruzását) esetleg egyszerre tudnák igénybe venni. Látszott, hogy ez a kérdés még korai, a gyakorlatokra történő beérkezést még nem tudták a részt vevő amerikai alegységek és a többi részt vevő nemzet sem napra pontosítani, de a szűkített intervallumok már rendelkezésre álltak.

A követelmények megismerése után a tranzitországok képviselőit kérték meg az általuk látható, de esetleg addig figyelembe nem vett korlátozások ismertetésére. Magyarország vonatkozásában ezek az alábbiak voltak:

1. Diplomáciai és útvonal-engedélyeztetési eljárás. A NATO-tagállamok katonai közlekedési szerveiről általánosságban elmondható, hogy az áthaladások mindkét vonatkozású ügyeit szervezeten belül kezelik. Hazánkban az áthaladások diplomáciai részét a HM VGH, míg az útvonal-engedélyeztetés az MH KKK hatásköre. A helyszínen az eljárásrend ismertetése mellett az erről készült műveleti eljárási szabályok¹⁵ is bemutatásra kerültek. Egyik fontos korlátozás, mely általános volt a többi országnál is, hogy egy konvojban 20 gépjárműnél több nem lehet. A műveleti eljárási szabályok tartalmazták a kérelmek különböző (vám, utaslista, árulista, útvonalengedély kérelem, fuvarlevél stb.) mintaokmányait és a főbb terminálok ismertetőit is.
2. Az ITK-n felkérték Magyarországot mint tranzitországot, hogy a kialakult migránshelyzet és a terrorizmusveszély kapcsán adjunk tájékoztatást a nemzeti korlátozások tekintetében. A tájékoztatást megkapták, miszerint a tervezett útvonalon nagyobb korlátozást ez nem jelent. Itt hívtuk fel a figyelmet a schengeni határoknál kötelező regisztrációra.

¹⁵ Standard Operating Procedures For the Execution of Military Movements and Transportation in the Territory of Hungary, 2017.

3. Ismételten felhívtuk a figyelmet, hogy a NATO- és az EU-tagállamok részére a SAGN 17 gyakorlatra vonatkozó, az ország területén való áthaladást a 1863/2016. (XII. 28.) Korm. határozat csak 1500 főben engedélyezte.
4. Ismertettük, hogy az Európában jellemző ún. hétvégi kamionstop, azaz a 7,5 tonna legnagyobb megengedett össztömeget meghaladó tehergépjárművekre vonatkozó hétvégi és ünnepnapra közlekedési korlátozás rendjét meghatározó 190/2008. (VII. 29.) Korm. rendelet nem tesz kivételt közjogi engedély alapján Magyarországon tartózkodó külföldi fegyveres erők által üzemben tartott vagy igénybe vett gépkocsikra. A korlátozást egyedileg lehet feloldani, de a tervezett szám adatok ismeretében ezt adminisztratív okok miatt szinte lehetetlen lett volna megtenni. A probléma ott csúcsosodott ki, hogy a cseh fél elzárkózott a korlátozás feloldásától.
5. A közutak használatára vonatkozóan más, a KRESZ-ben nem szereplő korlátozással nem éltünk. A tervezett útvonalak módosítására a KTK (eredetileg Tatára vagy Győrbe) tervezett helyszíne helyett Táborfalván történő telepítésére tettünk javaslatot. Tájékoztattuk őket az igénybevételre tervezett közutak és vasúti pályák felújítási munkáinak várható periódusáról.

A környező országok fontosabb korlátozásai az alábbiak voltak:

1. Csehország – már említett – hétvégi forgalomkorlátozása.
2. Ausztria maximalizálta az országon áthaladó eszközök számát.
3. Románia a nyári forróság miatt tömegkorlátozást vezethet be az utak állagmegóvása érdekében.

A konferencia zárása előtt véglegesítették az elérhetőségeket, valamint javasolták a következő megbeszélés időszakát és kívánt állományát.

SZERVEZÉS ÉS FELKÉSZÍTÉS

A konferenciák zárásával megkezdődött az ott megtárgyalt közlekedési infrastruktúra, valamint a részt vevő állomány felkészítése.

Elsőként a felelős parancsnokoknak jelentették a gyakorlatsorozat addig kialakult elgondolását. Azt követően az MH LK parancsnoka döntött az alábbiakról:

1. A gyakorlat¹⁶ idejére a magyarországi RSOM-tevékenység irányításának felelőseként az MH LK személyi állományából RSOM Támogató Parancsnokság (RSOM HQ) kerül kialakításra.
2. Az RSOM HQ alárendeltségében az MH KKK szervezeti alapjain megalakul az RSOM közlekedési és szállítási tevékenység irányításáért felelős mozgáskoordináló központ (MKK).
3. Az RSOM HQ alárendeltségében az MH Anyagellátó Raktárbázis (ARB) szervezeti alapjain megalakul az átvonuló közúti konvojok támogatásáért felelős konvojtámogató központ.

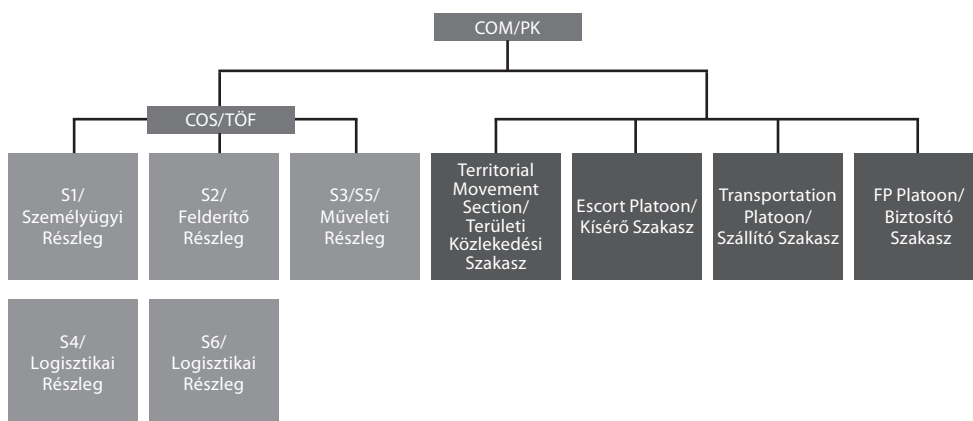
¹⁶ Magyarázat: A SAGN 17 gyakorlatsorozat több nemzet egyedi gyakorlatait olvasztja össze. A gyakorlatokra történő oda- és visszacsoportosítások (a „Dragon Ride” kivételével) nem szerepeltek a gyakorlat műveleti tervében, pedig az egyik cél éppen a BNT lehetőségeinek gyakorlása, az együttműködés fejlesztése volt. A ki- és visszatelepülések releváns, valamint a gyakorlatok hivatalos időszaka alatt végzett RSOM-tevékenység is a SAGN 17 gyakorlatsorozat érdekében történt, emiatt azt SAGN gyakorlat névvel illettük. Akkori tervezés szerint az így nevezett gyakorlaton az átcsoportosítás 2017. június 25-től kezdődött meg, a visszacsoportosítás 2017. augusztus 5-én fejeződött be.

4. Az MH ÖHP-val egyeztetve – a szatellitgyakorlatok már kialakított terveivel összhangban – az alárendeltek közötti szoros együttműködés mellett ki kell alakítani a települő és tranziterők országon belüli támogatásának rendszerét.
5. Együttműködést kell megvalósítani a 21st TSC és a szomszédos államok azonos feladatú elemeivel, valamint az érintett magyar katonai és polgári szervezetekkel a BNT legteljesebb megvalósítása érdekében.

A közlekedési területen elsőként a várható feladatrendszernek megfelelő szervezeti felépítés tervezése kezdődött meg. A NATO közlekedéssel és szállítással foglalkozó doktrínája¹⁷ pontosan megfogalmazza, hogy a mozgáskoordináló szervezetnek az alábbi jellegű feladatokat kell végrehajtania:

1. A művelettervező törzs részére megtervezi, koordinálja és kontrollálja a mozgásokat.
2. Általa kerülnek ismertté a felhasználók szállítási igényei.
3. Javaslatot tesz a szállítások módjára.
4. A mozgásokra vonatkozó parancsot alapul véve javaslatot tesz az útvonalakra.
5. Kapcsot jelent a felhasználók és a szállítmányozók/fuvarozók között.
6. A forgalmat elosztja a mennyiség, a rendeltetési hely és a használatos utak szerint.
7. Biztosítja a be-, ki- és átrakáshoz szükséges eszközöket.

A kialakítandó szervezetnek a felsoroltak mellett más jellegű feladatok ellátására is alkalmasnak kellett lennie. Egyben meg kell említeni, hogy a külföldi erők mozgásainak tervezését a KN hajtotta végre, az MKK csak a saját alárendeltségében levő alegységnek adhatott feladatot. A közlekedéskoordinálás folyamatához jellemzően olyan szervezetek és szervek is kapcsolódnak, amelyek vám és határforgalmi tevékenységet folytatnak; étkeztetést, elhelyezést, egészségügyi ellátást biztosítanak; kíséretet vagy őrzést végeznek; forgalmat szabályoznak. A gyakorlat időszakában a korábban említett hazai és nemzetközi feladatok szükségessé tették olyan állomány felkészítését és alkalmazását is, amelyek csak a gyakorlat során hajtották végre az itt felsoroltakat, alaphelyzetben ezektől eltérő jellegű munkakörökben dolgoztak.



1. ábra Közlekedési adatok összesítése¹⁸

¹⁷ AJP-4.4 (STANAG 2506) Allied Joint Movement And Transportation Doctrine.

¹⁸ Az MKK felkészültségének jelentése. A szerző előadása 2017. május 30-án.

Az alábbi felsorolás a gyakorlaton megvalósítandó feladatokat mutatja. A törzsfőnök vezetése alatt – az ábra bal oldalán látható – tervező- és szervezőrészlegek tevékenykedtek. A gyakorlat idejére a részlegek állományából vezényelték a 24 órás harcászati műveleti központ szolgálatát. A szakaszok (jobb oldalon) a külföldi erőkkel személyes kontaktust felvevő, végrehajtó alegységekként voltak tervezve.

A láthatóan szerteágazó feladatrendszer miatt – a végrehajtás megkezdéséig – az elemek a várható feladataikhoz közvetlenül kapcsolódó szervezési feladatokat végeztek. Rendszeresen jelentették a tapasztalatokat, melyeket az előljáró, valamint az együttműködők irányába az MKK parancsnoka továbbított.

Személyügyi részleg

A szállítások és a kísérések végrehajtásának kezdete előre tervezhető volt, azonban bármilyen jellegű, forgalmi helyzet, meghibásodás miatti fennakadás a katonák munkaidejében mutatkozott meg. Az elszámolások pontos végrehajtása érdekében egy Excel-formátumú állománytábla az igénybevétel óra szerinti pontosításán kívül a híradó-összeköttetésnél, a fedőnevek kiadásánál és használatánál is segítséget adott. A személyügyi nyilvántartások vezetéséhez a NATO logisztikai rendszereit összefogó LOGFAS1¹⁹ információit is fel lehetett használni.

A kezdeti tervek szerint a gyakorlathoz szükséges MKK-állomány 80–90 fő volt.

Felderítőrészleg

Az útvonalak meghatározása már a közlekedési konferencián elkezdődött. Látszott, hogy a konvojok közlekedtetése az autópályákon lehetséges legkevesebb problémával, emiatt a tranzitszállítmányok fő útvonalainak Hegyeshalom felől az M1, M0, M5, M43, Rajka felől az M15, M1, M0, M5, M43, Tornyiszentmiklós felől pedig az M70, M7, M0, M5, M49, Nagylak irányába tartó autópályákat jelölték ki. A szatellitgyakorlatok miatt használatra tervezték az M19 autóutat, valamint a 8-as és a 81-es főutakat is. Ez azt jelenti, hogy egy-egy konvojnak az útjainkon több mint 400 km-t kellett megtennie.

A HM Védelmi Igazgatási Főosztály (VIF) közbenjárásával a szervezés folyamán többször felvettük a kapcsolatot a Magyar Közút Nonprofit Zrt.-vel, hogy a felújítási munkákról információt kapjunk. A kért információ megadása mellett felajánlották, hogy ha a katonai konvojok közlekedéséről információt tudnak adni, vagy azokat gyorsítani, akadálymentesíteni tudják, azonnali értesítés és egyeztetés mellett segítenek nekünk. Később, a végrehajtás során ez mindennapos gyakorlattá vált.

Az útvonalak szakmai felderítését először térképen, majd helyszíni bejárással tették meg. Mivel a közlekedni, szállítani kívánt eszközök méreteit kezdetben nem ismertük – azokat jellemzően csak a közlekedésüket megelőző 10. nap előtt tüntették fel az útvonal-engedélyezési kérelmekben –, ezért azokat a műtárgyakat, csomópontokat és kerülőutakat szemrevételezték, melyek az addigi tapasztalatok szerint problémát jelenthettek. A pontos adatok megérkezésekor még megtörténtek a szükségeszerű bejárások, valamint az engedélyek kiadását végrehajtották.

¹⁹ Logistics Functional Area Service.

A vasúti forgalom gördülékeny lebonyolítása érdekében két – április és május második fele – találkozóra került sor a MÁV Zrt. és DB vasúttársaságok, a Rail Cargo Hungaria Zrt. fuvarozó, a Schenker Kft. szállítmányozó, az MH KKK, valamint a 21st TSC összekötői részvételével. Összehasonlításra kerültek azok az adatok, melyeket a vasúti szervek, illetve az MH KKK részére továbbítottak, ami a tervezések esetleges hibáinak kizárásában, valamint a vonatok továbbításának és állomási kiszolgálásának tervezésében segített.

A vasúti forgalom lebonyolítása során is szükséges volt tartalék tervek készíteni. Az első egyeztetés után többek között a belépésre tervezett Hegyeshalom, valamint a kilépésre tervezett Curtici állomás között a vasúti őrseget szállító hálókocsik feltöltését, a technikai eszközök rögzítésének ellenőrzését, a határállomási fogadás előtti, vagy a kirakóállomásra történő érkeztetést megelőző várakoztatást lehetővé tevő állomások kerültek bejárásra.

A későbbi találkozók során, már a szállítandó áru ismeretében a vasúti kocsik rendelkezésre állását, valamint feladási állomásra történő diszponálását is megbeszéltük.

Fontos volt, hogy mindenki tudja, mi az információk átadásának útja, mik a katonai jellegzetességek egy kisebb probléma, egy váratlan esemény vagy baleset során.

A légi szállítások tervezésénél a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér illetékeseivel vetjük fel a kapcsolatot. Értesítést adtunk a várható repülőgépek számáról, valamint a várható árukezelés igényéről. Az utasforgalom nagyobb részének lebonyolítása az 1. terminálon volt tervezett, melynek bejárása az amerikai partner jelenlétében történt.

A HM VIF meghívására egyeztetés történt a tárcákkal a gyakorlat támogatásának kérdésében. Ennek volt köszönhető, hogy a kamionstop vonatkozásában Budapest Főváros Kormányhivatala kiadta a hétvégi közlekedésre vonatkozó csoportos engedélyét, ezzel megelőzve azt, hogy a konvojok hullámokban terheljék a közutakat – felesleges dugókat okozva, vagy megnehezítve a közúti szállítmánykísérők elosztását.

A HM VIF abban is támogatást adott, hogy segített a helyszínt felmérni és kijelölni, valamint kapcsolattartókat talált a ROM-terület berendezéséhez, valamint a használatba vételt megelőzően intézték a terület megtisztítását, fűnyírását is. A ROM-hely haváriatervét az MH LK szakemberei készítették el. A tankolási hely végül az M1 autópályáról 1 km-es kitérével elérhető Lébény-Mosonszentmiklós vasútállomás burkolt rakterülete lett, mely elégséges volt akár három konvoj egyidejű tankolásának megvalósítására is.

A határállomások várhatóan megnövekvő forgalma miatt szükségesnek látszott a települések polgármestereinek tájékoztatása, amiben az MH Civil-katonai Együttműködési és Lélektani Műveleti Központ aktívan lépett fel. Mire az MH KKK szakemberei megérkeztek hozzájuk, kellő nyugodtsággal várták a gyakorlatról szóló információkat, és segítőkészséget mutattak számunkra a még elintézendő határállomás-berendezéshez. A CIMIC ily módon pozitívan befolyásolta az erők támogatottságát és segítette a logisztikai ellátás megvalósítását.

Logisztikai részleg

A logisztikai részleg a gyakorlat megkezdése előtt nagyobb figyelmet fordított arra, hogy a gépjárművek megfelelő műszaki állapotban legyenek, hiszen várható volt a több ezer kilométeres futásteljesítmény egy-egy gépjármű esetén. Az üzemanyaggal történő ellátás érdekében egyeztettek a főbb gyakorlatok laktanyáiban és a KTK közelében levő honvédségi töltőállomások nyitvatartásáról, és megadták a várható üzemanyag-felhasználást az RSOM HQ részére.

A fektetés és a meleg érkeztetés az Irinyi laktanyában és a KTK-ban volt tervezett, illetve hideg csomag az úton levőknek.

Híradórészleg

A SAGN 17 gyakorlat vezető elemei közötti kapcsolatot a „Balkan Mission Network” alkalmazásával valósították meg. A gyakorlat végrehajtó elemei a települések során mozgásaikat nem rejtve hajtották végre, ezért a mozgáskoordináló szervezetek között nem volt elvárás a minősített kommunikáció. Természetesen az adatokhoz történő hozzáférés így is korlátozott volt.

A KKK híradásának megvalósítása több rendszer egyidejű használatával volt tervezett. A harcászati műveleti központ és a végrehajtó elemek között elsődlegesen az MH által használt zártkörű híradóhálózat (EDR²⁰) használata volt a preferált, mivel azon keresztül a feladatot végzők egymás jelentéseit hallva átfogóbb képet kaphattak a kialakult közúti és vasúti forgalmi helyzetről. A rádiók használata abban is előnyösnek látszott, hogy az utasításokat a hálózatban meghívottak részére egyszerre kiadva csökkenteni lehet a harcászati műveleti központ állományának terheltségét. Emellett mobiltelefonok használata volt tervezett.

A gyakorlat idejére a hírközlési hálózaton a harcászati műveleti központ részére több – a közlekedésre utaló – „mcc” karaktereket tartalmazó e-mail-cím került kialakításra. Ezzel lehetőség nyílt üzenet küldésére nemcsak a LAN-on, hanem külső e-mail-címre is, ami a külföldiek esetén is könnyen azonosítható volt.

A SAGN 17 gyakorlatot két héttel megelőzően került végrehajtásra a „Precise Reception 17” gyakorlat, melynek során a honvédségi belső informatikai hálózat szerverére telepítették a LOGFAS-rendszert. A csomagon belüli szoftverek – úgymint az EVE és CORSOM – lehetőséget adnak arra, hogy az adatbázisokhoz kapcsolt munkaállomások egyikén frissített adatok a kapcsolt többi munkaállomáson azonnal láthatóvá váljanak. A SAGN 17 gyakorlat során a rendszer használatára legfőképpen az RSOM HQ, a harcászati műveleti központ és a KTK szolgálatban levő személyeit terveztük. A szoftver kezelése megkívánja az adatokat módosítani szándékozók alapszintű szoftverismeretét. Az ismeretek megszerzése érdekében a gyakorlat megkezdése előtt kiképzést tartottunk, illetve egységesítettük az adatok felvételének és olvasásának beállításait, formátumát.

A kísérések nyomon követését az EDR-rádiók helyadójának jelét feldolgozó AVL-rendszer segítette. A rendszer – egy telepített számítógép monitorján látható térképre – több rádió helyzetének egyszerre történő, valós idejű megjelenítésére alkalmas.

Műveleti részleg

A szempontunkból a „művelet” kifejezés azt a tevékenységet jelentette, amelyet az MKK felelős állománya végzett a csapatok megfelelően tervezett, koordinált, egyes esetekben vezetett és ellenőrzött közlekedése és szállítása érdekében.

A közlekedési tervek a gyakorlat megkezdéséig folyamatosan változtak. A Magyarországra tervezett gyakorlatok támogatásának megszervezéséért az MH ÖHP volt felelős. Az általuk rendezett konferenciákon, megbeszéléseken a részt vevő nemzetek BNT-igényei és azok teljesítésének módjai megbeszéltek, a közlekedési és a szállítási vonatkozású adatokat a további tervezéshez időben megkaptuk. Így lehetett a végrehajtás során az MH LK által irányított RSOM-támogatást és az MH ÖHP felelősségében végzett gyakorlat valós biztosítási tevékenységet időben és térben megosztani.

²⁰ Egységes digitális rádiótávközlő rendszer.

Az amerikai csapatok a vasúti szállítási igényeiket 2017. április 1-jéig adták meg a 21st TSC-nek, azaz a gyakorlatra történő átcsoportosítások tervezett megkezdése előtt több mint két és fél hónappal. A parancsnokság a németországi szerződött szállítmányozója irányába az igények prioritizálása és összefűlése után átadta a megrendeléseket. A vasúti szerveken keresztül az MH KKK szakemberei is tervezni tudtak az amerikai erők mozgásával, valamint össze tudták hangolni a magyar, a román és a Magyarországon ideiglenesen települt amerikai erők Hajmáskérre történő érkeztetését. Az amerikai, brit, holland, német és román tranzit, továbbá a Hajmáskérre érkező magyar és román vonatok összesen 56 katonavonat közlekedtetésének feladatát jelentették. Visszatelepülésnél legalább ugyanannyival számoltunk, mivel a közúti meneteket végrehajtó eszközök egy részét vasúttal szándékoztak visszaszállítani.

A közúti szállítási igényeknek az amerikai alárendeltektől április 15-ig kellett beérkezniük a 21st TSC-hez. A parancsnokság megkezdte a dekonfliktálást, melynek eredményeként meg tudták határozni, hogy hány konvojba tudják a települő erőket elosztani. Az április végére megérkezett amerikai összesítés szerint 31 tranzitkonvojval, valamint további 41 – a 2CR által magyarországi útvonalon, a helyi gyakorlatok térségei és a KTK között több ütemben végrehajtott – konvojmenettel kellett számolni. A legsűrűbb napokon 10-12 egymással egyidejű vagy egymást egy órával követő konvoj kíséretét kellett megtervezni. A katonák által már nem biztosítható kíséréseket a Készenléti Rendőrség állománya hajtotta végre. A visszacsoportosítás során jóval kevesebb, 10 tranzitkonvojval terveztünk.

A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér 2017. június 29. és 2017. július 27. között várható, különgeppel tervezett katonai forgalma összesen kilenc amerikai és brit érkező, illetve induló járatból állt.

Egyeztettük az erők közúti és vasúti határállomásokon történő fogadásának helyét, folyamatát és okmányait, melyekről tájékoztattuk a külföldi katonai mozgáskoordináló szerveket. Egyeztettünk a konvojok előjelentéséről, hogy a határállomások felé történő közeledések senkit ne érjenek váratlanul. Egyeztettünk az információk átadásának gyakoriságáról, formátumáról, valamint a váratlan események, esetleges elkövetett hibák jelentésének módjáról és kontaktjairól. A jelentések rendjébe beemeltük a polgári közreműködők körét is. Elkészítettük az előljáró, az RSOM HQ felé történő napi jelentés mintáját is, amelyben – későbbi megegyezés szerint – a szatellitgyakorlatokhoz és a magyarországi tranzithoz kapcsolódó meneteket külön tartottuk nyilván.

Az RSOM HQ szomszédságában berendeztük a MKK 24 órás szolgálatát ellátó harcászati műveleti központ vezetési termét, munkahelyeit, telepítettük és beállítottuk munkaállomásait, és egy hónapra előre elkészítettük a saját, valamint a mozgáskoordináló alegységek szolgálatvezénylését.

Kijelölésre kerültek az általunk más szervezethez (EXCON,²¹ KTK) delegálni szándékozott összekötők,²² és a harcászati műveleti központon belül megteremtettük a munkafeltételeket az MH KKK-hoz küldendő két fő amerikai közlekedési összekötő tevékenységéhez.

²¹ A SAGN 17 gyakorlatsorozat vezető eleme.

²² ATP-3.13.1 (STANAG 2580) Reception, Staging And Onward Movement (Rsom) Procedures, 2.3 pont 5. alpontjának megfelelően.

Területi közlekedési szakasz

A közúti és a vasúti határátkelőhelyek bejárását és berendezését végrehatották. Fényképes dokumentációt készítettek a közúti beérkezés irányáról, mivel annak tévesztése esetén csak nagyobb megállással és nem előkészített módon lett volna lehetséges a konvojok azonosítása. A határátlépést koordináló közlekedési parancsnokságot (HKKP) úgy állították fel, hogy együtt tudjon működni a rendőrség helyi állományaival. A rendőrség nemcsak a helyi forgalomszabályozást segítette, hanem több helyszínen pihenőhelységet, tisztálkodási lehetőséget is biztosított.

A konvojok rövid pihenőjét a használaton kívüli beléptetőkapuk betonelemekkel körülhatárolt, forgalomtól elzárt területére terveztük. A területre bevezető út jelölését, valamint a konvojok tervezett érkezései közötti zárást is a területi alegység végezte.

Az erők fogadásához a főmennyiségbe a konvoj eredeti azonosítóját, parancsnokának elérhetőségét, a személyek és eszközök számát, valamint a legnagyobb tömegű és méretű eszköz(ök) méretét kellett beírni, majd ezeket jelenteni.

A vasút üzemi területén történő közlekedésnek szigorú szabályai vannak, amiket a szállítmányokat kísérőknek az indulás előtt oktatni kell. Tudván, hogy az Amerikai Egyesült Államokban a dízelvonatás a jellemző, és a katonák nem biztos, hogy tudatában vannak a villamos felsővezetékkel ellátott pálya veszélyeinek, ezért a betartandó balesetvédelmi rendszabályokról írásbeli tájékoztatót készítettünk a vasúti szállítmány kíséretének, hogy megakadályozzuk az esetleges baleseteket.

A vasútállomás katonai parancsnokság (VKP) feladata a csapat- és anyagszállítmányok parancsnoki és szolgálati személyei tevékenységének kijelölt állomáson történő szakmai irányítása és ellenőrzése. E feladatot a gyakorlat vonatkozásában Hajmáskér vasútállomás területén kellett megvalósítani. A vasúti rakodások elméleti és gyakorlati oktatása az MH csapatainál a kiképzés rendszerébe be vannak építve, és része az eszközök rögzítésének ismertetése. Az amerikai csapatok az eszközök rögzítéséhez külső vállalkozót vettek igénybe. Előre látszott, hogy a VKP koordináló munkája szükséges az időben, megfelelő minőségben és balesetmentesen elvégzett munkához.

Kísérőszakasz

Az RSOM HQ parancsnoka meghatározta, hogy lehetőség szerint minden menetoszlopot és szállítmányt kísérjenek az ország területén. A kísérés oka nem kizárólag az erők védelme, anyagok őrzése volt, hanem annak igénye, hogy a mozgások ne történjenek kontrollálatlanul és ellenőrizetlenül azáltal, hogy esetleges összeköttetési és kommunikációs problémák legyenek a harcászati művelési központ és az idegen menetoszlop parancsnoka között.

A menetoszlop kísérése akkor valósulhat meg legjobban, ha az azt végrehajtó állomány tudja a feladatát és kellően magabiztos, ami az előzetes felkészítés, kiképzés által biztosítható.

A kísérés feladatára tervezett állomány kiképzésére háromnapos program készült. A kiképzést Táborfalván tartották.

A kiképzések elméleti témakörei az alábbiak voltak:

1. A SAGN 17 gyakorlat általános és magyarországi helyszínei.
2. Az MKK és a KTK felépítése és várható feladatai.
3. Az üzemanyag-feltöltési és az éjszakai pihenőhelyek, a KTK és a megközelítési útvonalak.
4. A konvoj átadás-átvételével kapcsolatos feladatok.

5. A konvojmenetekkel és menetbiztosítással kapcsolatos szabályzók, az autópályára történő felvezetés szabályai, a kísérők tevékenysége pihenők, balesetek és egyéb nem várt események során.
6. Forgalmiszabályzás.
7. Rádióforgalmazás szabályai, jelentések rendje. EDR-készülék működése.
8. Biztonsági, munka-, környezet- és tűzvédelmi rendszabályok ismertetése és vizsgáztatás.

A gyakorlati foglalkozások témakörei az alábbiak voltak:

1. Menetoszlop megalakítása.
2. Konvoj megindítása, megállítása.
3. Konvoj átadás-átvételének bemutatása.
4. A forgalmiszabályozás alapvető fogásai.
5. Rádióforgalmazás.
6. A KTK helyszíni bemutatása.
7. Konvoj megalakítása hosszabb menetekhez (az M5 autópálya 20 km-es szakaszán).
8. Konvojmenet végrehajtása rádióforgalmazással a használatra tervezett útvonalon, autópályára történő be- és kisorolás gyakorlásával, forgalmiszabályzással.
9. Nagylak határátkelőhely bemutatása.

A jelentések rendje úgy került meghatározásra, hogy a harcászati műveleti központ legalább óránként kapjon szóbeli jelentéseket arra az esetre, ha a nyomkövető rendszer nem adna kellő információt a konvojok helyzetéről. A helyzetjelentéseket az induláson és az érkezésen kívül az általunk kijelölt főbb csomópontokat elhaladva kellett megtenni. Az M0-ra történő felhajtás és lehajtás tényének jelentése, majd LOGFAS rendszeren történő rögzítése kellő időt biztosított a KTK harcászati műveleti központja számára a forgalmiszabályzók időbeni kiküldésére.

A szakasz járműveinek többsége fel volt szerelve megkülönböztető jelzésekkel, valamint állománya rendelkezett a használatukhoz szükséges vizsgával. Emellett a túlméretes szállítmányok szakkísérését is megfelelő felszereltséggel és gyakorlattal volt képes a szakasz ellátni.

Szállítószakasz

A szakasz állományaiba kerültek azok a járművek, amelyekkel a vasúti őrségek a belépő vasútállomásra, illetve a kilépő vasútállomásról történő átszállítását végezték. Fontos volt, hogy az ország északnyugat–délkeleti átjárását lehetőleg centrális helyről – Táborfalváról vagy Szolnokról – lehessen kezdeni, hogy mindkét végpontot közel azonos idő alatt el lehessen érni. Az őrségek szállítását össze kellett hangolni a vonatok várható érkezésével, valamint a gépjárművezetők elfoglaltságával (akik szükségképpen kísérési feladatot hajtottak végre).

Személyszállítás a repülőterekre történő szállításhoz volt tervezett. Teherszállítási tevékenység csak a vasúti ki- és berakáshoz, konténerszállításhoz került tervezésre, mivel a külföldi csapatok ömlesztett áru szállítását nem igényelték.

Biztosítószakasz

Az amerikai csapatok vasúti rakodáskor lerakott személyes felszerelése és fegyverzete, valamint a kirakott áruk átmeneti őrzésének igénye merült fel a konferenciákon. Amennyiben a ROM helyén történő üzemanyag-feltöltés során a lakosság jelenlétét korlátozni kellett volna,

úgy a terület zárását kellett volna megvalósítani saját erőinkkel. A gyakorlat megkezdése előtt – a rendezett körülményekre tekintettel – eltekintettek a fenti követelményektől.

Ha a Magyarországon megrakott vonatok indulóállomásról történő menesztését, vagy a továbbított vonatok határon történő kiléptetését csak hosszabb várakozás után lehetett volna megvalósítani, akkor a vonatokat valamelyik alkalmas, köztes állomáson kellett volna várakoztatni. A szállítmányok hosszabb idejű várakoztatása idejére a biztosítószakasz végzett volna őrzést.

A tervezés és szervezés időszaka az SOR véglegesítésével lezárult.²³ A BNT követelményei, a nyújtandó támogatás és annak ellentételezése véglegesítésre került. Az MH KKK parancsnoka utasításának megfelelően az MKK tevékenységének előkészítési szakasza 2017. május 29-én zárult, majd a kétnapos átcsoportosítási szakasz után megkezdődött a végrehajtás szakasza.

VÉGREHAJTÁS

Az erők kezdeti műveleti manővere a hadszíntérre történő hadászati méretű átcsoportosításból, majd azt követően az összhaderőnemi műveleti területre, illetve az azon belüli településből állt.

Az alkalmas eszközök száma nem jelentett korlátozást az amerikai erők tengeren történő áttelepülésének megvalósítása. A kizárólagosan tengeri szállítással a végrehajtást ennek ellenére nem lehetett megvalósítani. Az ok maga a gyakorlat célja volt, mivel az összhaderőnemi műveletek megvalósítása is szükségessé tette a légi szállítás gyakorlását. A tengeri szállítási móddal átcsoportosított eszközök száma 1000 db alatti volt. Az időszámvetés szerint a közel háromhetes, két amerikai kikötő és Konstancia közötti tengeri szállításnak június harmadik hetében be kellett fejeződnie, hogy a gyakorlatok közelébe felszíni menetekkel és szállításokkal végrehajtott átcsoportosítást követően az erők a gyakorlat megkezdésére – 2017. július 3-ra – elérjék a készenlétet.

A hadászati mozgékonyág szempontjából Magyarország érintettsége a helyzetéből adódóan a légi szállításoknál mutatkozott meg. A használatra tervezett hat repülőtérből kettő nálunk található.

A légi szállítások végrehajtásánál az amerikai földrészről és az Európából történő átcsoportosítások egyik tervezett magyarországi köztes állomása Pápa Bázisrepülőtér volt. A „Swift Response” gyakorlat keretében itt történt a légideszantcsapatok (kb. 2000 fő) és felszerelésük érkeztetése, felkészítése az ejtőernyős dobásokhoz, majd felszállásuk a román és a bolgár dobási körzetben történő alkalmazáshoz. Az MKK állományából a nagyobb forgalmú periódusok idejére repülőtér katonai parancsnokság (RKP) került telepítésre, amely biztosította az RSOM HQ információigényét is – leginkább üzemanyag és élelmezés vonatkozásában.

A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér is használatra került. A SAGN 17 és a helyi BRWR 17 gyakorlat előtt és alatt egy brit és négy amerikai különgép érkezett a gyakorlatra, összesen kb. 700 fővel, a visszacsoportosítás két brit és két amerikai géppel, összesen kb. 250 fővel történt. A repülőtérre és az onnan történő közúti személyszállítás bérelt autóbuszok alkalmazásával valósult meg. A repülőtéri tevékenység koordinálása érdekében az MKK állományából minden alkalommal RKP települt.

²³ AJP-4.9 (STANAG 2512) Allied Joint Doctrine For Modes Of Multinational Logistic Support, 0304. pontjának megfelelően.

A dedikált gépek indításának kritériuma az volt, hogy az utasszám legalább 100 fő legyen. A valós biztosításban részt vevő személyi állomány egy része ezért egyénileg, kereskedelmi járatokkal érkezett.

A tranzitországok, így Magyarország területén a felszíni szállítások végrehajtása bizonyult a legbonyolultabb folyamatnak, ami közúton és vasúton valósult meg.

A forgatókönyv szerint a gyakorlaton részt vevő amerikai erők technikájának egy részét – katonákkal végrehajtott őrzés mellett – vasúton szállították a németországi bázisokról a gyakorlatok körzetébe. A vasúti szállítmányok a Németországon és Ausztrián keresztül történt közlekedés után Hegyeshalomnál léptek be. A HKKP általi fogadás után a szállítmánykísérők Lőkősházáig kísérték a szállítmányokat. A települési időszakban sorozatos fennakadások nem voltak, így a szállítmányok többnyire 20-30 órán belül elhagyták az országot.

A tervezés során nem tudott irányból is érkeztek vonatok. A Lengyelországból érkező vonatok Hidasnémetinél léptek be az országba, majd szintén Lőkősházán át távoztak.

A gyakorlatsorozat befejezése után a visszatelepülés nem ment simán. A román–magyar átmenetben sok katonavonatnál rakományrögzítési hibákat találtak, ami miatt a szállítmányok igazításáig a vonatok továbbítása nem volt lehetséges. A torlódást fokozta, hogy addig más katonavonatot sem fogadtak Curtici állomáson. A vasúti szervekkel együttműködve a katonai vasúti forgalom egy részét Nyírábrány határállomásra tereltük át, igazi eredményt azonban nem értünk el.

Újabb probléma a németországi érkezetésnél jelentkezett, mivel a kirakási kapacitás vasúti okból korlátozott volt. Emiatt az egész szállítóvonalon – így Magyarországon – többnapos várakozást szenvedtek el a hazatérő katonai szállítmányok. A Németországban kirakott vasúti kocsikat üresen visszaintézték volna az újabb megrakáshoz, viszont az összeszedett késések miatt a berakások már késve kezdődtek el.

A szállítmánykísérő kocsik feltöltése a nagyobb késések során nem volt elégséges, ami ellátási és javítási feladatokat generált az RSOM HQ részére.

A közúti szállítmányok mozgatása volt a leginkább látható, ezzel együtt a legnagyobb koordinációt igénylő feladat volt.

A Németországból és Olaszországból hazánkba érkező amerikai és más nemzetiségű konvojok mellett a romániai és a bulgáriai gyakorlatokra is több nemzet tranzitmenetoszlopa haladt az országon keresztül.

A németországi megindulási körletekből a maximum 20 gépjárművet tartalmazó menetoszlopok útközben ROM-helyeken tankoltak. A Csehországon keresztül haladó konvojok Rancirov településen felállított KTK-ban éjszakáztak. A további útvonaluk során Szlovákiában, Malackiban tankoltak. Az eszközök közel fele ezután Rajkán lépett be.

A konvojok másik lehetséges útvonala Ausztrián keresztül haladt, ahol Amstetten volt a KTK helyszíne, valamint Zwolfaxing az utolsó, Hegyeshalom határállomás előtti üzemanyag-feltöltési hely.

Ideális esetben a fogadásukat végrehajtó HKKP mindkét helyen 5-10 perc alatt elvégezte a konvojok azonosítását, a kísérők pedig megkezdték a menetoszlopok felvezetését.

A végrehajtás során derült ki, hogy csak a 10 jármű vagy afeletti menetoszlopok időrendjét kaptuk meg a tervezéshez, de emellett sok, akár 1-2 gépjárműből álló – azonban kísérést, őrzést igénylő – mozgás²⁴ is várható. A tervezéseket ennek megfelelően kellett módosítanunk,

²⁴ Movement: a terminológiában a „convoy” általánosan használt kifejezés a közúti menetoszlopra a járművek számától függetlenül. Nálunk 10 gépjárműtől kell „Movement Creditet” kérni, forgalmi okok miatt.

azonban látszott, hogy az MH KKK, az MH ARB és MH Légijármű Javitőüzem felkészített kísérőerei nem lesznek elégségesek minden mozgás két gépjárművel történő kísérésére, időnként szükség lesz máshonnan bevont állományra is. Ahogyan a felkészítés során, úgy a végrehajtásnál is nagy segítséget kaptunk az MH Katonai Rendészeti Központ és az MH 64. Boconádi Szabó József Logisztikai Ezred részéről. A rendőrség 29 esetben kísért konvojt az MKK koordinálása mellett.

A hozzánk történő belépés előtt – a forgalmi viszonyok és a meghibásodások miatt – menetoszlopokba sorolt járművek száma és jellege, a menetek beérkezésének ideje rendkívül megnehezítette a kísérők időre történő odaküldését. A konvojok és a mozgások megnövekedett száma, valamint *ad hoc* érkezése miatt időnként megnőtt a határon várakozó konvojok száma, vagy éppen a kísérők vártak hiába hosszú ideig. A viszonyok rendezése legtöbbször a KTK-ban sikerült.

A Nagylakon történő kiléptetés legtöbbször rendszerben, problémák nélkül megtörtént.

A menetoszlopok átlagsebessége 80 km/h körül alakult. A kísérettel megtett összesen 54 000 km során baleset nem történt. A katonai járművek közlekedése a nyári szabadságok időszakára ellenére az autópályákon és a főutakon dugókat nem okozott.

A közlekedési és szállítási vonatkozású teljesítmények alágazatonként az alábbi ábrákon láthatók.

1. táblázat *Közlekedési adatok összesítése*²⁵

	Közúton	Vasúton	Levegőben	Összesen
Konvoj/szerelvény/repülőgép	218	86	35	339
Személyek	7 112	624	912	8 648
Felszerelés (járművek)	2 582	3 549	0	6 131

Értékelési időszak

A gyakorlatokról történő visszacsoportosítás volumene 2017. augusztus 22-vel erőteljesen lecsökkent. Már csak heti 1-2 vonat érkezése volt várható, melyeket a SAGN 17 gyakorlatról közvetlenül nem a németországi bázisukra vezényeltek. Ezzel befejeződött a végrehajtás, és megkezdődött az értékelés időszaka.

Elszámolásra kerültek az SOR-ban nevesített szolgáltatások, melyet az RSOM HQ vezetett. A közlekedés és szállítás területén a rendőrségi kísérések díjai kerültek térítésre.

Annak érdekében, hogy az MKK tevékenysége során született tapasztalatok ne veszzenek feledésbe, a felmerült problémákat és megoldásokat saját szakkiképzésen elemeztük. Tároltuk az elrendelő parancsokat, az okmányokat, a digitális formátumok mintáit, a LOGFAS-rendszer beállításainak és fájlrendszerének leírását, a harcászati műveleti központ eszközeit és anyagait.

A SAGN 17 gyakorlaton részt vett MH KKK állomány már a 2019. évben várható „Black Sea/Balkan Region Exercise” gyakorlatra történő felkészülés jegyében rendezett szimulációs gyakorlatot, hogy harcászati szinten felkészüljön arra az esetre, ha ismét az MKK feladatrendszerét kell vállalnia.

²⁵ SAGN 17 összefoglaló jelentés, 2017. augusztus, Nyitrai István ezds. előadása.

A FEJLŐDÉS IRÁNYA

A SAGN 17 gyakorlat tervezésének kezdetén is tudott volt, hogy a 2017-es gyakorlathoz hasonló nagyságrendű, térségünket érintő gyakorlatok legalább két évente megrendezésre kerülnek. Ez számunkra azt jelzi, hogy tudatosan fel kell készülnünk rájuk vagy egy konfliktus megfelelő kezelésére. Ezekhez akkor járulunk hozzá megfelelően, ha a gyakorlatok adta háttér mellett kidolgozzuk a nemzeti szabályzóinkat. A gyakorlatsorozatok lehetőséget teremtenek azoknak a területeknek a feltérképezésére, ahol még elmaradásaink vannak. A kihívások leküzdésének szándéka megköveteli az egyének és a csoportok eltökéltségét és rugalmasságát.

A katonák számára egyértelmű, hogy mindig a kialakult helyzethez kell alakítanunk az eljárásokat, a szervezetet és a technikai hátteret. A gyakorlat során bebizonyosodott, hogy további fejlődést a személyi állomány rendelkezésre állása és szakértelme, a nemzeti közlekedési infrastruktúra előkészítettsége, a többnemzeti híradó- és informatikai rendszerek megteremtése, valamint a vezetési szintek összehangolt tevékenysége terén is lehet elérni. „Ezek a strukturális változások egy új logisztikai vezetési és irányítási rendszert fognak megteremteni.”²⁶

A Zrínyi 2026 program – az anyagi források biztosítása mellett – a gyakorlatokhoz és a különleges jogrendben meghatározott feladatok végrehajtásához szükséges számú és tudású személyi állomány és technikai eszköz megteremtését is célozza.

FELHASZNÁLT IRODALOM

1997. évi XLIX. törvény a Magyar Köztársaság Kormánya és az Egyesült Államok Kormánya közötti, az Egyesült Államok Fegyveres Erőinek a Magyar Köztársaság területén történő tevékenységéről szóló Megállapodás, valamint az annak mellékletét képező Végrehajtási Megállapodások megerősítéséről és kihirdetéséről, közlönyállapot (1997. VI. 20.).

AJP-3.13 (STANAG 2532) Allied Joint Doctrine For The Deployment Of Forces.

AJP-4 (STANAG 2182) Allied Joint Logistic Doctrine.

AJP-4.4 (STANAG 2506) Allied Joint Movement And Transportation Doctrine.

AJP-4.5 (STANAG 2234) Allied Joint Doctrine For Host Nation Support.

AJP-4.9 (STANAG 2512) Allied Joint Doctrine For Modes Of Multinational Logistic Support.

ATP-3.13.1 (STANAG 2580) Reception, Staging And Onward Movement (Rsom) Procedures.

Az MKK felkészültségének jelentése. Pete Szabolcs alezredes előadása 2017. május 30-án.

Baráth István: „A katonai logisztika időszerű kérdései” című, 2016. évi logisztikai tudományos konferencia nyitóbeszéde. Katonai Logisztika, 2016/különszám, 12.

MH HFKP GYKTO ov. úti jelentése SAGN ITK-ról, 2017. december.

SAGN 17 összefoglaló jelentés. 2017. augusztus, Nyitrai István ezredes előadása.

Standard Operating Procedures For the Execution of Military Movements and Transportation in the Territory of Hungary, 2017.

Szücs László: *A haderő felülvizsgálat utáni honvédség közlekedési támogató képessége*. Katonai Logisztika, 2003/különszám.

²⁶ Baráth István: „A katonai logisztika időszerű kérdései” című, 2016. évi logisztikai tudományos konferencia nyitóbeszédéből. Katonai Logisztika, 2016/különszám, 12.