

NYITRAI MIHÁLY¹**Eredmények a szövetséges stratégiai légi és tengeri szállítóképesség erősítése terén****Achievements in the field of Alliance's Strategic Air and Sealift Capability Strengthening****Absztrakt**

A prágai NATO-csúcstalálkozón² a szövetség elkötelezte magát katonai műveleti képességeinek javítása mellett. Az elfogadott képesség kötelezettségvállalási csomagot,³ amelynek egyik sarkalatos pontja a stratégiai szállító kapacitás képesség kialakítása, a szövetség állam- és kormányfői a liszaboni⁴ csúcstalálkozójukon megerősítették. Azóta a katonai képességek, különösen a stratégiai szállító kapacitás terén jelentős változások történtek. A cikk célja ezen légi és tengeri stratégiai szállító kapacitás eredmények bemutatása a NATO Reagáló Erők és az Európai Unió harccsoportok szemszögéből, mivel a stratégiai szállító képesség mindkét kötelezettségvállalás szempontjából kiemelkedő jelentőséggel bír és a résztvevők részéről együttműködést kíván.

Kulcsszavak: logisztika, NATO Reagáló Erők, EU Harccsoport, stratégiai szállító-képesség, SAC, SALIS, EATC, MIA

Abstract

At its summit in Prague the NATO committed itself to improving its military capabilities. The agreed capability commitments' package, one of its cornerstone agreed is to set up the alliance's strategic lift capability, was reinforced at their meeting in Lisbon of NATO Heads of State and Government. To date regarding the military capabilities in particular the strategic lift one there have been a lot of significant changes. The aim of this paper is to introduce these strategic air and sealift capability achievements from the point of view of EU Battlegroups and NA-

¹ Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Hadtudományi Doktori Iskola, doktorandusz hallgató/National University of Public Service, Doctoral School of Military Sciences, PhD student, E-mail: nyitrai.mihaly@uni-nke.hu, ORCID: 0000-0002-7726-9898

² 2002.november 21-22.

³ Prague Capability Commitment (PCC)

⁴ 2010.november 19-20.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 2. szám

TO Response Forces commitments needing essential and vital cooperation in this field from the part of participating nations in the operations concerned.

Keywords: logisztika, NATO Response Forces, EU Battlegroups, strategic lift capability, SAC, SALIS, EATC, MIA

BEVEZETÉS

A szállítási műveletek alapvetően két csoportba sorolhatók, stratégiai⁵ és harcászati. Mindkét műveletben a személyi állomány és a hadfelszerelés jelentős volumenének szállítása és mozgatása történik, azzal a különbséggel, hogy a stratégiai szállítás esetében a távolságok és a mennyiségek lényegesen meghaladják a harcászati légi szállítási műveletek azonos jellemzőit. Amíg a harcászati légi szállítást jellemzően inkább a műveleti területen belüli pontos helyszíni (ráhordó) kapacitás és tulajdonság jellemzi, addig a stratégiai szállítás sajátossága a közelítő, gyakran kontinenseken átívelő képesség és nagybani, globális ellátás. A katonai stratégiai szállító képesség megteremtése, különösen légi vonatkozásban, rendkívüli jelentőséggel bír egyrészt az elvárt gyorsaságú és megfelelő kapacitású reagáló képesség biztosítása, másrészt pedig a polgári logisztika szabályzóik által behatárolt lehetőségeinek kibővítése érdekében. Az elmúlt évtizedben ezen képesség megteremtése és erősítése terén számos eredmény született, amelyek a képességhiányt jelentős mértékben csökkentették.

Magyarország nemzetközi biztonsági kötelezettségvállalása szempontjából a két legfontosabb katonai hozzájárulás az Európai Unió harccsoportokban és a NATO Reagáló Erőkben való részvétel. Ezek közül is az EU harccsoport az idén különös jelentőséggel bír, hiszen 2016 első félévében a Visegrádi Négyek, Lengyelország, mint keretnemzet vezetésével töltik be ezt a szerepet. Így a stratégiai szállítás helyzete is kiemelt jelentőséggel bír a Magyar Honvédséggel szemben támasztott követelmények sorában. Célszerű tehát részleteiben is megvizsgálni, milyen szerepvállalásról van szó és milyen lehetőségek állnak a Magyar Honvédség rendelkezésére.

AZ EU HARCCSOPORT⁶

A közös európai védelem gondolata a hidegháború utáni megváltozott európai biztonságpolitikai környezetből fakad. A bipoláris világrend megszűnésével Európában ugyanis lecsökkent az egész kontinensre kiterjedő háború valószínűsége. Ugyanakkor a balkáni válság az Európai Uniót⁷ arra is rádöbentette, hogy az európai problémák rendezésében

⁵ Strategic/Tactical Airlift Operations

⁶ EU Battlegroup (EU BG)

⁷ A balkáni válság kitérőesekor (1991) az Európai Unió, a Maastrichti Szerződés (aláírása: 1992.február 7) hatályba lépéséig (1993.november 1.), mint Európai Gazdasági Közösségként működött, illetve a délszláv válság ideje alatt (1991-95) lett kinyilvánítva Európai Uniónak. http://europa.eu/about-eu/eu-history/index_hu.htm [2016.április 12.]

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 2. szám

a jövőben jóval nagyobb részt kell vállalni. Az Európai Biztonság és Védelem Politika⁸ (később: Közös Biztonság és Védelem Politika⁹) máig érvényes alapelveit a Nyugat-Európai Unió¹⁰ a tagállamok külügyminiszterei a 1992. június 19-én Bonnban megtartott petersbergi¹¹ értekezleten fektették le. A Petersbergi Határozat¹² egyértelműen elkülönítette a kollektív védelmi, válságkezelési és megelőzési, béketeremtési, fegyver leszerelési, katonai tanácsadási, valamint a humanitárius és mentési feladatokat.¹³ Ezek a felsorolt tevékenységek képezik az ún. „petersbergi feladatokat”, amelyek saját hatáskörben történő ellátására adott felhatalmazást magának a Nyugat-Európai Unió.

Az EU BG létrejöttének történetében a következő esemény 1999. december 11-12., a helsinki Európai Tanács ülése. Ezen az ülésen a Tanács meghatározta a szükséges katonai képességek nagyságrendjét, megalapozta az intézményi háttérét, illetve kijelölte az Európai Biztonság és Védelem Politika (továbbiakban: EBVP) feladatát. Az Európai Tanács az EBVP feladatát a biztonságpolitikai döntéshozatal autonóm képességének megteremtésében jelölte meg. Ez az autonómia pedig azt jelentette, amennyiben a NATO, mint szövetség nem érintett, az Európai Unió a válsághelyzetek kezelése érdekében katonai műveleteket hajthat végre. A katonai képességek nagyságrendjére vonatkozóan az EBVP úgy rendelkezett, hogy a tagállamok 2003-ra legyenek képesek 60 napon belül felállítani, majd legalább egy év időtartamban fenntartani maximum 50-60 ezer főből álló válságreakáló erőt, amely képes az idézett petersbergi feladatok ellátására. [12] Az intézményi háttér vonatkozásában pedig a Tanács az EBVP vonatkozású döntések előkészítésére, helyzetelemzésre és a műveletek operatív irányítására új, belső politikai és katonai szervezetet hozott létre, nevezetesen a Politikai és Biztonsági Bizottságot,¹⁴ a Katonai Bizottságot¹⁵ és a Katonai Törzset.¹⁶

A 2003-ban elfogadott Európai Biztonsági Stratégia¹⁷ még nem határozta meg pontosan az Európai Unió katonai válságkezelési ambíciószintjét. A dokumentum egyszerűen csak annyit mondott, az Unió „legyen képes egyszerre több művelet vezetésére”¹⁸ és egy „aktív, erős Európai Unió globális hatással bír”¹⁹, amelyhez viszont rendelkezik a megfelelő képességekkel. [5] Az okmány azt is kimondta, az Uniónak „ki kell fejleszteni egy stratégiai kultúrát, amely lehetővé teszi a korai, gyors és amennyiben szükséges, robusztus beavat-

⁸ European Security and Defence Policy

⁹ Common European Security and Defence Policy

¹⁰ Western European Union

¹¹ Az említett nyugat-európai uniós miniszteri találkozót egy Bonn melletti szállodában tartották, a Hotel Petersbergben, innen ered a név.

¹² Petersberg Declaration

¹³ EUR-Lex, http://eur-lex.europa.eu/summary/glossary/petersberg_tasks.html [2016. április 16.]

¹⁴ Political and Security Committee (PSC)

¹⁵ EU Military Committee (EUMC)

¹⁶ EU Military Staff (EUMS)

¹⁷ European Security Strategy

¹⁸ „As a Union of 25 members, spending more than 160 billion Euros on defence, we should be able to sustain several operations simultaneously”

¹⁹ „An active and capable European Union would make an impact on a global scale”

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 2. szám

kozást²⁰ is. Ez a globális válságkezelési ambíció tükröződött az Európai Unió első katonai műveletében, amely az Artemis RD Congo nevet viselte. A művelet rögtön rávilágított néhány jelentős minőségi hiányosságra is, mint például a megfelelő stratégiai és harcászati mozgékonyság hiányára, amely fokozott mértékben korlátozta az Uniót, és vele együtt a válságreakáló erők cselekvési szabadságát.²¹ A 2003. november 24-én, Londonban megtartott francia-brit csúcstalálkozó eredményeként az európai biztonsági és védelmi együttműködés erősítése érdekében kiadott nyilatkozat rögzíti, hogy „az Európai Unió legyen képes és hajlandó a válsághelyzetre válaszolva 15 napon belül önálló művelet vezetésére.” [9] A nyilatkozat javaslatot tesz a válságreakáló erő nagyságára²² és megvalósulásának kereteire²³ is. A javaslatot tett követte, és három hónappal később, 2004. február 10-én Franciaország, Nagy-Britannia és Németország benyújtotta a „Battle-Group Concept”²⁴ elképzelését, megszületett az EU Battlegroup, vagyis az EU Harccsoport.

Amikor azonban az Európai Tanács²⁵ néhány hónappal később, 2004. június 17-18-án elfogadta az Európai Unió 2010-es katonai fő célkitűzéseit, ennek a stratégiai kultúrának a kialakítása, egy régi álom új fejezete vette kezdetét az európai biztonság történetében, az EU Harccsoportok²⁶ létrehozása. [11] A harccsoportok létrehozása, ahogy korábban is említettem, nem minden előzmény nélküli. A Balkánon 1991-ben kitört délszláv háború bizonyította, hogy az Európai Unió politikailag nem elég erős, hogy területén a biztonságot garantálja, illetve katonai műveleteket segítség nélkül, a NATO és az Amerikai Egyesült Államok katonai támogatását nélkülözve, hajtson végre. Történt mindez úgy, hogy eközben az európai államok összesített hadereje és képességei világviszonylatban is a legnagyobbak. A konfliktus kezeléséhez, az egységes politikai akarat megléte mellett, leginkább egy megfelelő felszereltséggel rendelkező, gyors reagálású haderő hiányzott. Adódott tehát a feladat, létrehozni egy gyors katonai beavatkozáshoz szükséges válságreakáló erőt. Ezt a gyors válságreakálású erőt testesítik meg az EU Harccsoportok. Azonban megfelelő képességű és reagálási idővel rendelkező harccsoportok megteremtése elengedhetlenné tette, hogy az Európai Unió tagállamai is a haderőiket a magasabb készenléti idő és a nemzetközi, nagytávolságú, stratégiai telepíthetőség irányába fejlesszék.

²⁰ „We need to develop a strategic culture that fosters early, rapid and when necessary, robust intervention.” <https://www.consilium.europa.eu/uedocs/cmsUpload/78367.pdf> [2016. április 12.]

²¹ Az Európai Tanács 2003. november 12-én hagyta jóvá a Műveleti Tervet (Operation Plan), de a válságreakáló erők teljes egészében, mintegy húsz nap múlva, csak 2013. július 6-án települtek. Ha akadtak is tagországok (Egyesült Királyság és Franciaország), aki némi elégedetlenséget mutattak a megfelelő reagáló képesség hiányával kapcsolatban, a tagországok jelentős többsége sikerként és gyors beavatkozásként könyvelte el a művelet indulását. Enter the EU Battlegroups. <http://www.iss.europa.eu/uploads/media/cp097.pdf> [2016. április 14.]

²² harccsoport nagyságú, mintegy 1500 főből álló, szárazföldi erő

²³ önálló nemzeti vagy többnemzeti keretek

²⁴ Harccsoport Elgondolás

²⁵ European Council

²⁶ EU Battlegroups (EU BGs)

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 2. szám

Négy évvel később, az Európai Tanács 2008. december 11-12-i Brüsszelben megtartott ülésén a tagállamok az Európai Biztonsági és Védelem Politika²⁷ új, konkrét ambíciószintjét, pontosabban, az addig elért katonai képességek erősítésére való törekvés fokozását deklarálták. [7] Az Európai Unió ekkorra már viszonylag jelentős művelti tapasztalatokkal rendelkezett, öt katonai művelet²⁸ vezetése kötődött a nevéhez. Az ülésen az addigi művelti tapasztalatok alapján a katonai képességek, így az EU Harccsoportok erősítésének fő vonalát továbbra is az erők harcászati mozgékonyságának és bevethetőségének növelésében látták az érintettek. Az elsődleges kérdés tehát nem abban állt, vajon a tagállamok képesek-e létszámban elegendő erőt biztosítani, hanem abban, hogy a lebiztosított, felajánlott erők stratégiai mozgékonyága az előírt kívánalmak szerinti-e, megfelelő hadfelszereléssel és logisztikai támogatással, valamint kellő rotálhatósággal rendelkeznek-e. De párhuzamos követelményként jelent meg az erők megóvásának fokozása, az információgyűjtés és a műholdas felderítés erősítése, valamint a személyi állomány együttműködési képességeinek javítása is. Ezen katonai képességek növelésében meghatározó szerep jutott Az Európai Védelmi Ügynökségnek.²⁹

A 2007. december 13-án aláírt és 2009. december 1-én hatályba lépett Lisszaboni Szerződés³⁰ véglegesítette³¹ és kibővítette a petersbergi feladatokat (humanitárius segítségnyújtás, mentési műveletek, válságkezelő erők biztosítása, békefenntartó, béketeremtő feladatok, konfliktus megelőzés, katonai tanácsadás és segítségnyújtás, közös leszerelési műveletek, konfliktus utáni stabilizáció). [35]

A NATO REAGÁLÓ ERŐK³²

A bipoláris világrend megszűnése³³ után és a délszláv válság hatására a NATO arra kényszerült, hogy átgondolja politikai és katonai helyét, szerepét. A bekövetkezett változások következtében az addigi NATO katonai stratégia és struktúra is átalakításra szorult, hiszen az addig feltételezett, előre elképzelt német frontvonalhoz kötött közvetlen földrajzi érintkezés a német egyesítés.³⁴ illetve a szovjet³⁵ csapatkivonások következtében megszűnt. Fel

²⁷ European Security and Defence Policy

²⁸ Artemis RD Congo 2003, Concordia FYROM 2003, EUFOR ALTHEA 2004, EUFOR RD Congo 2006, EUFOR Tchad/RCA 2008 <http://www.eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/> [2016.április 12.]

²⁹ European Defence Agency (EDA)

³⁰ Treaty of Lisbon, Treaty on European Union (TEU) and the Treaty on the Functioning of the European Union, „Lisszaboni Szerződés az Európai Unióról szóló szerződés és az Európai Közösséget létrehozó szerződés módosításáról”

³¹ 43.cikkely, 1. bekezdés http://www.eudemocrats.org/fileadmin/user_upload/Documents/D-Reader_friendly_latest%20version.pdf [2016.április 12.]

³² NATO Response Forces (NRF)

³³ A Varsói Szerződés katonai szervezete 1991.április 1-én, a Politikai tanácskozó testülete 1991.július 1-én szűnt meg. A szerződés katonai szervezetének megszűnéséről szóló dokumentumot éppen Budapesten, 1991.február 25-én írták alá.

³⁴ 1990.október 3. A német újraegyesítés

³⁵ 1991.december 8. Szovjetunió felbomlása, a Független Államok Közössége megalakulása

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 2. szám

kellett hát készülni egy új típusú katonai struktúrára, stratégiára, diszlokációra és művelet végrehajtásra. Az új vezetési struktúra és katonai elgondolás³⁶ részét képezte az 1992. október 2-án, a németországi Bielefeldben³⁷ az I. Brit Hadtest bázisán létrehozott Szövetséges Gyorsreagálású Hadtest,^{38,39} amelynek elsődleges feladata NATO területen kívüli petersbergi műveletek, 5-30 napon belüli településsel való végrehajtása volt. [3] Az ARRC létrejöttét követte 1993-ban az Összhaderőnemi Alkalmi Harci Kötelék⁴⁰ koncepciója.⁴¹ Ez a többnemzeti kötelék szintén gyorsreagálási képességgel rendelkezett és a gyorsreagálású hadtesttel ellentétben már nem csak harci, de más katonai, humanitárius segítségnyújtási és békefenntartói műveletek végrehajtására is képes volt. [32] Az ARRC-t a szövetség több alkalommal is bevetette,⁴² de ami fontosabb, alaprendeltetésükből fakadóan mindkét szervezeti struktúra expedíciós képességekkel rendelkezett.

Az expedíciós képességek fokozását követelték meg 2001. szeptember 11-i események is, amelyek egyértelműen megerősítették, hogy valóságosan is számolni kell a NATO területén kívüli váratlan veszélyekkel. Ez a váratlan veszély pedig a NATO területén kívüli, gyorsan bevethető, gyorsreagálású erők létrehozását követelte meg a haderőstruktúrában.

Az előzmények alapján tehát jól látható, hogy Magyarország biztonsága szempontjából két olyan meghatározó szervezet, mint az Európai Unió és a NATO védelmi stratégiáikban kiemelt jelentőséget tulajdonítanak a tagországok határain kívüli válságkezelő műveleteknek és az ilyen jellegű műveletek végrehajtásához szükséges képességek kialakításának. A határokon kívüli műveletekhez szükséges képességek közül is az egyik legfontosabb a megfelelő stratégiai szállítókapacitás megléte. A megfelelő szállítókapacitás két legfontosabb jellemzője a szükséges mérték és az időbeni garantált elérhetőség.

Mit jelent az időbeni garantált elérhetőség? Az Európai Unió döntési mechanizmusában, a tagállamok válságreakáló művelet kezdeményezési döntése és a Műveleti Koncepció⁴³ és a Műveleti Terv⁴⁴ jóváhagyása⁴⁵ után 5 nap áll rendelkezésre az Európai Tanács műveletek indítására vonatkozó döntéséig. Az Európai Tanács döntését követő 10 napon belül az EU Harccsoport első erői kötelesek a műveleti területre érni. Az időbeni garantált elérhetőség az EU Harccsoport esetében tehát ezt az összességében 15 napot jelenti, ami, tekintetbe véve, hogy a tagállamok műveletindítási elhatározása és a Műveleti Koncepció, Műveleti Terv elfogadása közötti idő külön nincs definiálva, elég jelentős intervallum.

³⁶ Reaction Forces Concept

³⁷ 1994-től az ARRC Rheindahlen (Németország) diszlokált

³⁸ Allied Rapid Reaction Corps (ARRC)

³⁹ Az ARRC első parancsnoka Sir Jeremy Mackenzie, KCB, OBE vezérőrnagy 1992.október – 1994.december

⁴⁰ Combined Joint task Force (CJTF)

⁴¹ A koncepciót az 1994.januári brüsszeli NATO csúcstalálkozón hagyták jóvá.

⁴² IFOR részeként 1995-96 Bosznia-Hercegovinában, majd 1999-ben Koszovóban.

⁴³ Concept of Operations (CONOPS)

⁴⁴ Operation Plan (OPLAN)

⁴⁵ Mind a CONOPS, mind pedig az OPLAN az Európai Tanács által kerül jóváhagyásra

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 2. szám

Az EU Harccsoport és a NATO Reagáló Erők magyar hozzájárulásai szempontjából a nagy távolságú (stratégiai) szállítási feladatok végrehajtása egyrészt a személyi állomány, másrészt a hadfelszerelés vonatkozásában, kettős természetű. A ki- és visszatelepülési feladatokhoz adódik még az erők fenntartása, ellátása céljából végrehajtott logisztikai és váltási tevékenységek. A gazdaságosság azonban minden szempontból meghatározó. Magyarország az Európai Unióhoz és a NATO-hoz való csatlakozásával viszont nem egyedül került haderő átalakítási problémák és célkitűzések elé. A korábbi területvédelmi elven működő hadseregek expedíciós haderővé válása érintett minden szövetséges és nem szövetséges tagországot egyaránt. Ennek megfelelően, mivel korábban alapvetően nem volt szükség ilyen katonai képesség kialakítására, a cél mindenki számára közös volt. Rövidtávon átmeneti megoldást találni a problémára, hosszú távon pedig megteremteni a nemzeti szükségleteknek megfelelő képességeket és/vagy kapacitásokat.

	Ország	C-17	C-5	C-130	C-160	A400M	(t) ⁴⁶
1.	Egyesült Államok	170	36	107	-	-	15198,3
2.	Franciaország	-	-	14	11	1	699,6
3.	Kanada	5	-	35	-	-	1044,5
4.	Nagy-Britannia	8	-	24	-	6	1288,4
5.	Németország	-	-	-	53	1	885

1.sz. táblázat: A legnagyobb stratégiai légi szállítókapacitással rendelkező NATO tagországok⁴⁷

Azon NATO és/vagy Európai Unió tagországoknak, mint Magyarország is, nem vagy nem kielégítő mértékben rendelkeznek stratégiai légi szállítókapacitással, alapvetően három lehetőség közül választhatnak: a nemzeti képességek fejlesztése, vásárlás (akár részlegesen is, SAC⁴⁸) vagy részes bérlet (SALIS⁴⁹).

Ahhoz azonban, hogy érzékeltetni lehessen, miről is van szó, tekintsük át röviden Magyarország stratégiai légi szállítási szükségletét:

⁴⁶ szállító kapacitások: C-17= 76,6t; C-5= 118t; C-130= 18,9t; C-160=16t; A400M= 37t
<http://www.military-today.com/aircraft.htm> [2016.április 9.]

⁴⁷ saját szerkesztés a „The International Institute for Strategic Studies, The Military Balance 2016.” alapján ISBN: 9781857438352

⁴⁸ Strategic Airlift Capability, Stratégiai Légiszállítási Képesség

⁴⁹ Strategic Airlift Interim Solution, Átmeneti Stratégiai Légiszállítási Megoldás

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 2. szám

CARGO normál	C-130	300 óra	AN-26, charter, ATARES⁵⁰
CARGO túlméretes	AN-124	352 óra	SALIS charter
	C-17	240 óra	HAW charter
személyszállítás	B-737	192 óra	charter ATARES

2.sz.táblázat: A Magyar Honvédség stratégiai légi szállítás szükséglete⁵¹

A táblázatból látható, hogy az önálló nemzeti stratégiai légi szállító kapacitás megteremtésének nincs reális kihasználtsági, ezáltal gazdaságossági alapja. Magyarország geopolitikai és gazdasági erejéből, adottságaiból fakadóan tehát, ahogy önálló stratégiai művelet végrehajtása, úgy az ehhez szükséges független, önálló nemzeti stratégiai szállítóképességek megteremtése, nem egyedül az érintett szövetségesek közül, nem lehet reális elképzelés.

Ezért a stratégiai légi szállítóképesség megteremtésének folyamatában az első kézenfekvő lépcső, egy közös és átmeneti megoldás kidolgozása, elfogadása volt. Ez az első közös átmeneti megoldás lett a 2006. január 23-án 15 ország által aláírt SALIS, a Strategic Airlift Interim Solution, az Átmeneti Stratégiai Légiszállítási Megoldás.

SALIS, STRATEGIC AIRLIFT INTERIM SOLUTION

A szerződés előzményei azonban évekkel korábbra, egészen 2003. június 12-13-ig nyúlnak vissza, amikor Brüsszelben tizenegy NATO tagország (Csehország, Dánia, Franciaország, Kanada, Lengyelország, Luxemburg, Magyarország, Németország, Norvégia, Portugália és Törökország) védelmi minisztere a stratégiai légi és tengeri szállítóképességek megteremtése érdekében szándéknyilatkozatot írt alá. [19] [27] Ezt követően 2004. június 27-28-án Isztambulban 15 NATO tagország (köztük az újonnan csatlakozott Bulgária és Románia) védelmi minisztere látta el kézjeggyel azt a memorandumot, amelynek értelmében 2005-ig a kötelezettséget vállaló országok hat Antonov AN-124-100 teherszállító repülőgép bevonásával megteremtik nagytömegű hadfelszerelések műveleti szállítóképességének alapját, hátterét. 2006. január 23-án a tagországok megbízásából a NATO Fenntartási és Ellátási Ügynökség⁵² szerződést kötött a külön erre a célra létrehozott, lipcsei szék-

⁵⁰ Air Transport and Air to Air Refueling and other Exchange Services (ATARES), Légiszállítási és Légi Utántöltési valamint más Szolgáltatások Cseréje. Az ATARES olyan alternatíva a részes országok számára, amelynek keretei között lehetőség van szerződésekben lekött, de fel nem használt vagy meglévő nemzeti „üresjárat” légi szállítási kapacitásaik más nemzetek által történő felajánlására és jóváírására repülési idő egyenérték (Equivalent Flying Hour, EFH) átszámítás alapján. A referencia alapja 1 óra C-130/160 üzemeltetési költsége. A szolgáltatás az Európai Mozgáskoordináló Központ keretein belül működik. <http://eatc-mil.com/45/news/news/163/ATARES+balancing++> [2016.április 8.]

⁵¹ Orosz Zoltán: A Magyar Honvédség szállítórepülő- és helikopter-alegységek alkalmazási lehetőségei a NATO szövetségi rendszerében, Doktori (Phd) értekezés), 88.o.

http://uni-nke.hu/downloads/konyvtar/digitgy/phd/2011/orosz_zoltan.pdf [2016.április 8.]

⁵² 2012.június 30-ig NATO Maintenance and Supply Agency (NAMSA), 2012.július 1.-2015.március 31.. NATO Ellátó Ügynökség (NATO Support Agency), 2015.április 1-től NATO Támogató és Beszerzési Ügynökség (NATO Support and Procurement Agency)

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 2. szám

helyű, az orosz Volga Dnepr anyavállalat Ruslan SALIS GMBH leányvállalatával. A tizenöt SALIS alapítóhoz csatlakozott 2006. március 23-án a többnemzeti szerződés hatályba lépése alkalmából rendezett ünnepségen Svédország. A szerződés eredetileg három évre volt tervezett, de 2012-ben két évre, majd az érintett felek azt 2016. decemberig meghosszabbították.

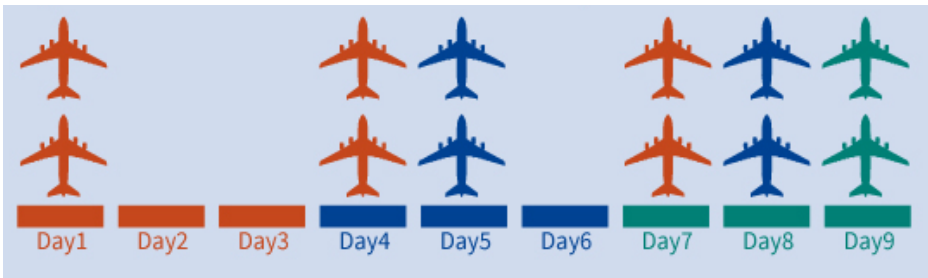
A jelenlegi szerződés értelmében a SALIS égisze alatt résztvevő tagországok számára két AN-124-100 típusú teherszállító repülőgép érhető el 72 órán belüli garantált rendelkezési idővel. Hatnapos kiállási idővel újabb két azonos típusú technikai eszköz érhető el. Kilencnapos kiállási idő esetén pedig a szerződés szerint hat, azaz kilenc napig minden 72 óra után újabb két AN-124-100 áll rendelkezésre az igénylő SALIS tagországok számára. [13] A megkötött szándéknyilatkozat értelmében igény esetén ez a hat eszköz egészen 20 napon keresztül minimum 800 óra repülési idővel is rendelkezésre áll. Az idén, 2016-ban a szerződés tagországai 1800 óra repülési időt kötöttek le. Magyarország a szerződés keretében 25 óra repülési idővel rendelkezik, amely 1,1953% részesedésnek felel meg. [28]

A SALIS előnye még, hogy igény és elérhetőség alapján az AN-124-100 eszközök mellett más típusú teherszállító repülőgépek is elérhetők, mint például IL-76 vagy AN-225. Szállítókapacitás tekintetében az érintett AN-124-100 teherszállító képessége 120 tonna, szemléletesebben, a raktér impozáns méreteit illetően 2 x 5, azaz két sorban öt darab 20' konténer egymás mellé rakva. Az első kettő, 72 óra készenléti és teljes idejű bérletes AN-124 éves repülési kapacitásából (4800 óra) lekötött 1800 óra repülési időt a tagországok jelentős mértékben előre fizetik. Emellett a tagországok a fennmaradó kapacitás rendelkezésre állásának fenntartásához is hozzájárulnak. A szerződés hatálya alatt a tagországok az eszközöket elsősorban afganisztáni és afrikai műveletek teherszállításainak végrehajtására vették igénybe, de a szállítási feladatok között előfordult segélyszállítmányok célba juttatása is a pakisztáni földrengés szenvedőinek 2005-ben. A Magyar Honvédség 2006-ban az MH Újjáépítő Csoport⁵³ hadfelszerelésének jelentős részét is a szerződés által biztosított szállítókapacitással telepítette ki Afganisztánba, illetve hozta haza az MH Könyvű Gyalogszázad feleslegessé vált anyagait, eszközeit. A szerződés egyik nagy előnye, az elérhető garantált szállítókapacitás mellett, a szintén garantált ár. Jellemzően ugyanis válsághelyzet idején a piacok a csökkenő elérhető kínálat mellett az árak jelentős emelésével reagálnak. Ettől függetlenül a teljesség kedvéért érdemes megjegyezni azt is, fajlagosan a SALIS AN-124 teherszállító repülőgépek üzemóra költsége is, a nagyobb teljesítménnyel arányosan, természetesen magasabb, mint a C-130 vagy az AN-26 repülőeszközöké. [30] Az üzemóra költség relatív nagysága mellett szintén nem elhanyagolható technikai körülmény az is, hogy a SALIS által biztosított AN-124 teherszállító repülőgépek fogadására nem minden repülőtér alkalmas. Ez a körülmény adott esetben jelentős korlát, illetve további kiegészítő tervezést igényelhet.

⁵³ Provincial Reconstruction Team (PRT)

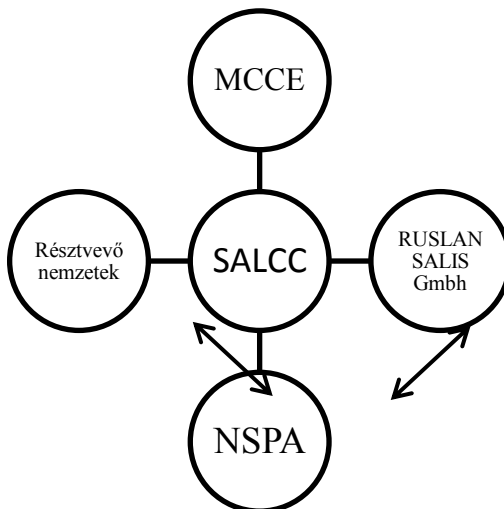
HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 2. szám



1. ábra: A SALIS által elérhető AN-124-100 stratégiai szállítóképesség⁵⁴

A SALIS szállítóképesség valószerű működtetését, összehangolását a hollandiai Eindhovenben működő Európai Mozgáskoordináló Központ⁵⁵ részeként működő Stratégiai Légiszállítást Koordináló Részleg⁵⁶ végzi. A részleg egyik legfontosabb feladata a nemzeti igények alapján a SALIS stratégiai kapacitás aktiválása, de fontos szerepet játszik a váratlan merülő igények biztosításában, csakúgy, mint a felhasználatlan repülési órák hasznosításában. A SALIS szerződés adminisztratív támogatását pedig a NATO Támogató és Beszerzési Ügynökség (NSPA) vállalta magára.



2. ábra: A Strategic Airlift Interim Solution kapcsolati rendszere (saját szerkesztés)

⁵⁴ How to Airlift Armed Forces. <http://www.nato.int/docu/review/2013/Smart-Defence-Action/airlift-armed-forces/EN/index.htm> [2016. április 8.]

⁵⁵ Movement Coordination Centre Europe (MCCE)

⁵⁶ Strategic Airlift Coordination Cell (SALCC)

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 2. szám

A programban jelenleg tizennégy ország vesz részt (Belgium, Csehország, Egyesült Királyság, Finnország, Franciaország, Görögország, Lengyelország, Luxemburg, Németország, Magyarország, Norvégia, Szlovákia, Szlovénia és Svédország). [13]

A SALIS a stratégiai légiszállítási kapacitás és képesség tekintetében rövidtávú megoldás, mert a szerződés keretében résztvevő országok jelentős része törekszik az önálló képesség megteremtésén vagy a már meglévő növelésén. Például hazánkhoz hasonló gazdasági, földrajzi, katonai stratégiai légiszállítási⁵⁷ képesség helyzetben lévő Szlovákia kormánya is megkezdte már a saját, nemzeti képesség kialakítását. A szlovák kormány 2008 decemberében⁵⁸ jelentette be C-27J Spartan teherszállító repülőgépek vásárlását. [6] Az elavult, öregedő AN-26 repülőeszközeinek kiváltására 2014 októberén a szlovák kormány szerződést írt alá az olasz Alenia Aermacchi repülőgépgyártóval két darab C-27J vásárlásáról. Az első szlovák C-27J 2016-ban, míg a második repülőgép 2017-ben érkezik meg és áll rendszerbe a szlovák légierőnél.⁵⁹ Azonban az igazán nagy váltás ezen a téren az Airbus által hét⁶⁰ NATO tagország igénye alapján kifejlesztett A400M⁶¹ típusú („Grizzly”) közepes katonai szállító repülőgép rendszerbe állása. Az A400M programban érintett országok a típusból eredetileg 180 darabot rendeltek 2003-ban. A gépek gyártása a spanyolországi Sevillában 2007-ben, míg tesztrepülése 2008-ban kezdődött. Időközben a kezdeti 180 mennyiség is csökkent.⁶² A típus és a megrendelt 170 darabos készlet első példányát a gyártó 2013. augusztus 1-én adta át az Air Force France részére. [24] Jól látható tehát, ha még egyelőre pontosan nem is meghatározhatóan, de végérvényesen és visszavonhatatlanul megkezdődött az „Átmeneti Megoldás” intézményének lebontása.

⁵⁷ A szlovák légierő 1993-ban Csehszlovákia felbomlása után (1993. január 01.) a közös légierőből (A repülőműszaki eszközökön Csehország és Szlovákia 2:1 arányban osztozott.

http://gutenberg.us/articles/slovak_air_force) 2-2 darab AN-24 és AN-26 repülőgépet kapott. <http://airshowinfo.hu/hirek/en/news/item/281-the-fulcrums-will-stay-in-the-slovak-air-force-because-of-lack-of-money.html> [2016. április 10.]

⁵⁸ 2006. január 19-én Kassára tartva, leszállás közben –, még magyar területen, a Borsod-Abaúj-Zemplén megyei Hejce település fölé magasodó Borsó-hegynék ütközött és lezuhant egy An-24-es típusú repülőgép. A tragédiában 42 szlovák katona vesztette életét. A baleset után az érintett AN-24 típust a szlovák hadsereg rendszeréből kivonták.

http://www.honvedelem.hu/cikk/hat_eve_tortent_a_hejcei_tragedia [2016. április 10.]

⁵⁹ Slovaks Order C-27J Spartan. <http://airheadsfly.com/2014/10/24/slovaks-order-c-27j-spartan/> [2016. április 8.]

⁶⁰ Belgium, Franciaország, Luxemburg, Nagy-Britannia, Németország, Spanyolország és Törökország
⁶¹ A típus a C-160 Transall és a C-130 Hercules leváltását célozza meg.

⁶² Összesen 170 darabra a következő eloszlás szerint: Belgium (7 darab), Franciaország (50), Luxemburg (1), Nagy-Britannia (22), Németország (53), Spanyolország (27), Törökország (10) http://www.militaryfactory.com/aircraft/detail.asp?aircraft_id=820 [2016. április 8.]

A STRATÉGIAI LÉGI SZÁLLÍTÁSI KÉPESSÉG⁶³

A fentiek ellenére a SALIS egyelőre marad, létezik tovább és csak egyike a Magyar Honvédség stratégiai légi szállító igényeit kielégítő lehetőségeknek. A másik ilyen lehetőség, ráadásul Magyarországhoz köthető, a Stratégiai Légi Szállítási Képesség (SAC). A képesség, vagy inkább program eredeti célja, a SALIS, az Átmeneti Stratégiai Légiszállítási Megoldás kiváltása volt. Hiszen a SALIS, ahogy nevében is rejlik, csak ideiglenes lehetőségként indult a megfelelő stratégiai légi szállítókapaacitással nem rendelkező országok számára. Ugyanakkor maga a program példája és része az ún. P&S,⁶⁴ az „összevonás és megosztás” gondolkodásmódnak. Hiszen a stratégiai légi szállítás az előzőekben részletezett céloknak és végrehajtandó feladatoknak⁶⁵ szerves, elengedhetetlen részét képezi. Azonban az érintett tagországok önállóan nem képesek, de nem is szükséges, létrehozni, fenntartani egy ilyen katonai képességet nemzeti szükségletekre.⁶⁶ Ezért és ennek érdekében jött létre ez az összefogás,⁶⁷ hogy a mégis létező, de kritikus, önállósági határt el nem érő szükségletek is kielégítésre kerüljenek.

A Stratégiai Légi Szállítási Képesség megalkotásának gondolata először 2006 közepén a NATO Szövetséges Erők Európai Parancsnokságán (SHAPE⁶⁸) merült fel, ahol a szakemberek egy olyan megoldás kidolgozásán fáradoztak, amely lehetővé teszi a jelentősebb gazdasági tartalékokkal nem rendelkező NATO tagországok számára is, hogy állandó és megfelelő stratégiai légi szállító kapacitással rendelkezzenek. Így indult a NATO Strategic Airlift Capability, amelynek neve aztán rövidesen, 2006 októberében az első nem NATO tagország programhoz való csatlakozásával elveszítette nemcsak a „NATO” előtagot, hanem egyúttal kilépett a Szövetség keretei közül is. [17] A program eredetileg a már meglévő és megfelelő infrastrukturális háttérrel rendelkező Ramstein Repülőbázisra⁶⁹ volt tervezve, de politikai megfontolásból a végső döntés Magyarországra, az MH Pápa Bázisrepülőterre esett. A döntés a C-17 repülőgépek vásárlása mellett előrevetítette azt is, mivel hiányoztak az üzemeltetéshez szükséges megfelelő feltételek, hogy a pápai bázisrepülőtéren további beruházásokat kell majd eszközölni a részes országoknak, vagy, mint ahogy később történt, a NATO Biztonsági Beruházási Program⁷⁰ keretében kerül majd azoknak a végrehajtása. A program menedzselésére a programban résztvevő országok 2007. június 20-án létrehozták a NATO Légiszállítást Irányító Ügynökséget,⁷¹ amely a NATO Gyártási

⁶³ Strategic Airlift Capability (SAC)

⁶⁴ Pooling and Sharing

⁶⁵ a kibővített petersbergi feladatok

⁶⁶ Magyarország sem rendelkezik önálló nemzetközi műveletindítási szándékkal vagy olyan mértékű nemzeti igénybevételi szükséglettel, ami egy ilyen képesség meglétét kívánja.

⁶⁷ P&S

⁶⁸ Supreme Headquarters Allied Powers Europe

⁶⁹ Ramstein Air Base (Németország)

⁷⁰ NATO Security Investment Program (NSIP)

⁷¹ NATO Airlift Management Agency (NAMA)

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 2. szám

és Logisztikai Szervezete⁷² mellett a NATO Légi Szállítást Irányító Szervezet⁷³ SAC végrehajtó intézménye. [2] A program vezető testülete a SAC Irányító Tanács,⁷⁴ amelyet a részes tagországok képviselői alkotják. A program és stratégiai szállítókapacitások működtetésére az Európai Légi Központ⁷⁵ és a Tengeri Szállítást Irányító Központ⁷⁶ bázisán⁷⁷ megalkult a NATO Európai Mozgáskoordináló Központ.⁷⁸ [20]

A Stratégiai Légi Szállító Képességről szóló Egyetértési Szándéknyilatkozatot⁷⁹ 2008. szeptember 23-án tíz⁸⁰ NATO tagország és két⁸¹ PpF⁸² nemzet írta alá. [26] A szándéknyilatkozat aláírása lehetővé tette a NATO Légi Szállítást Irányító Szervezet (NAMO⁸³) létrehozását és a SAC Program beindítását. A program keretében a tagországok 3 darab Boeing C-17 Globemaster III⁸⁴ típusú, nagyhatótávolságú repülőgépet szereztek be és üzemeltetnek. A három eszköz közül az első kettő a külföldi katonai értékesítési megállapodás⁸⁵ keretében, egy pedig az Egyesült Államok „természetbeni”⁸⁶ hozzájárulásaként érkezett.

A NAMO tehát a gépek megvásárlására és üzemeltetésére létrehozott NATO szervezet,⁸⁷ amelynek az Alapokmányát az Észak-Atlanti Tanács 2007. június 20-i ülésén fogadták el. Az Alapokmány elfogadásakor feltételként szerepelt, hogy a szervezet tényleges megalakulása csak az említett, a vásárlás és a működtetés feltételeiről szóló szándéknyilatkozat aláírása után történhet. A SAC program végrehajtó szervezete a Nehéz Légi Szállító Ezred (HAW⁸⁸), amely a világ első többnemzeti katonai szállító egysége, állományát pedig a programban résztvevő országok katonai és polgári alkalmazottai adják. Az ezred felállításának megkezdése érdekében annak Előkészítő Csoportja (ADVON⁸⁹) 2008. október 6-án Pápa Bázisrepülőterre települt. Nehéz Légi Szállító Ezred számára és szemszö-

⁷² NATO Production and Logistic Organization (NPLO),

⁷³ NATO Airlift Management Organization (NAMO)

⁷⁴ SAC Steering Board (SB)

⁷⁵ European Airlift Centre (EAC)

⁷⁶ Sealift Coordination Centre (SCC)

⁷⁷ Mindkét szervezet az 1999. évi NATO Védelmi Képességek Kezdeményezés (NATO's Defence Capability Initiative) keretében fogant.

⁷⁸ Movement Coordination Centre Europe (MCCE)

⁷⁹ Memorandum of Understanding

⁸⁰ Amerikai Egyesült Államok, Bulgária, Észtország, Hollandia, Lengyelország, Litvánia, Magyarország, Norvégia, Románia és Szlovénia

⁸¹ Finnország és Svédország

⁸² Partnership for Peace

⁸³ NATO Airlift Management Organization

⁸⁴ A repülőeszközök újonnan a gyárból kerültek a HAW állományába és 30 év a becsült rendszerben tartási idejük. Megjegyzendő, hogy ez a „kifutási idő” évi 1000 repült óra mellett értendő. Az Egyesült Államok C-17 típusú eszközei átlagosan 1400 órát repülnek, ennek megfelelően az üzemeltetési idő is 22-25 évre csökken.

⁸⁵ Foreign Military Sales (FMS)

⁸⁶ non.cash contribution

⁸⁷ Jóllehet, a NATO a program kezelésére szervezeteket hozott létre, de ismételten, maga a SAC nem NATO szervezeti egység.

⁸⁸ Heavy Airlift Wing

⁸⁹ Advanced Echelon

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 2. szám

géből Magyarország a befogadó nemzet,⁹⁰ biztosítja a Befogadó Nemzeti Támogatást.⁹¹ A SAC C-17 légi járművek nyilvántartásba vétele Magyarországon történt és magyar felségjelzéssel repülnek. [4] Az Ezred állománytáblájának feltöltése a programban résztvevő országok hozzájárulásának arányában történik. [14] Az első C-17 Globemaster III szállítóeszköz kevesebb, mint egy évvel, 2009. július 14.-én, a SAC Egyetértési Szándéknyilatkozat aláírása után érkezett Magyarországra, regisztrációs kódja SAC 01. A következő két C-17 a következő hónapokban érkezett és kapták ennek megfelelően a SAC 02, SAC 03 regisztrációs számokat. A Nehéz Légi Szállító Ezred működése, műveletei ezt követően kezdődtek az MH Pápa Bázisrepülőtéren. Az Ezred a teljes műveleti készenlétet 2012 novemberében érte el. [34] Ez azt jelenti, hogy az Ezred képes megfelelni a legváltozatosabb légi szállítási igényeknek és követelményeknek, de egyéb speciális képességekkel is rendelkezik.⁹² A SAC keretében az éves elérhető repülési idő összesen 3165 repült óra,⁹³ amelyből a tagországok hozzájárulásai arányában és előzetes megállapodások szerint részesülnek. Ezen felül, mindegyik nemzet a vásárolt repülési óraszám arányában osztozik a működési költségeken is. Tehát a nagyobb repülési óraszámot vásárolt nemzetek, nagyobb mértékben is járulnak hozzá a működési költségekhez. A költségekkel kapcsolatban és összehasonlításként a SALIS egységnyi repülési idő fajlagos költségével, a szakértők véleménye alapján a SALIS nem tekinthető relatíve gazdaságos megoldásnak⁹⁴ a SAC viszonylatában.⁹⁵ [10] [29] Azért csak relatíve, mert bár a SALIS nem olcsó, de a hozzáférhetőség költségei válsághelyzet esetén sem emelkednek, mint ahogy ilyen esetekben a piac reagálni szokott a növekvő keresletre csökkenő kínálat mellett.⁹⁶

⁹⁰ Host Nation

⁹¹ Host Nation Support

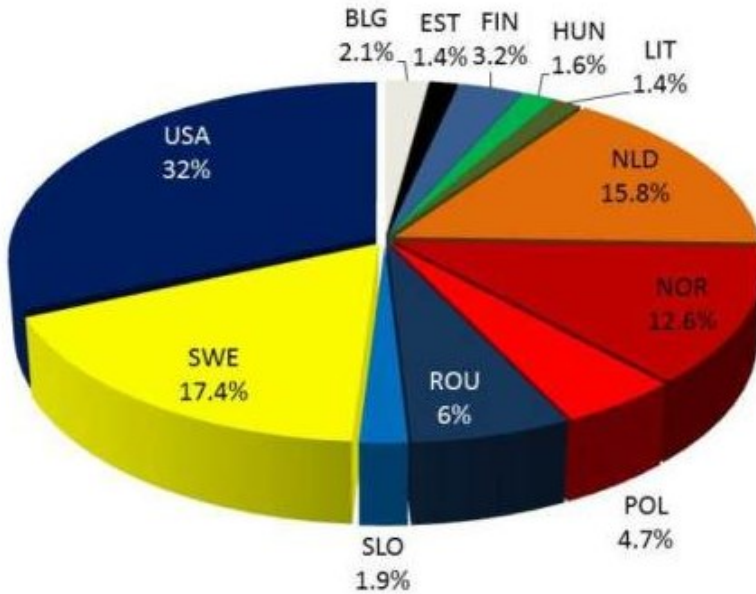
⁹² Többek között olyanokkal, mint légi utántöltés, légijárműből történő teherdobás, taktikai leszállás vagy közepesen veszélyes környezetben történő minden idejű repülés.

⁹³ Ehhez jön még hozzá 335 óra tartalék

⁹⁴ A SALIS költsége 8-10 év viszonylatában körülbelül 70 millió euróra becsülhető, ami egy Afganisztán esetében 250 ezer dollárt jelent per igénybevétel és 33 ezer dollár per óra. (Az értékeket 2005 évre viszonyítva kell érteni.)

⁹⁵ A SALIS repülési idő igénybevétele magyar viszonylatban kivetített értéke mintegy 6 MFt per óra. (2006. november 20. adat)

⁹⁶ Ha nem is gazdasági oldalról, de a SAC is rendelkezhet néhány árnyoldallal. Például, ha egy NATO, EU vagy ENSZ műveleti szükséglete magasabb prioritással is rendelkezik, mint egy nemzeti, adott esetben az eszközök átcsoportosításának akkor is az összes részes ország együttes konszenzusán kell alapulnia. S bár ez a körülmény magától értetődőnek tűnik, az érintett nemzet részéről nem feltétlenül lehet ez a helyzet.



3.ábra: A Nehéz Légi Szállító Ezred repülési idejének nemzetenkénti eloszlása⁹⁷

AZ EURÓPAI LÉGI SZÁLLÍTÁSI PARANCSNOKSÁG⁹⁸

A Magyar Honvédség stratégiai légi szállítási képessége szempontjából nem érintett, de NATO és EU vonatkozásban szintén fontos szereplő a hollandiai Eindhovenben működő Egységes Európai Légi Szállítási Parancsnokság (EATC). A Parancsnokság feladatai három csoportba sorolhatók: az alárendeltségbe tartozó légi szállítóeszközök vezetés-irányítási kötelemeinek ellátása, az eszközök alkalmazásának optimalizálása és a részes országok szabályzóinak, nemzeti hatályos műveleti eljárásainak összehangolása. A Parancsnokságot 2010. szeptember 1-én hozta létre Belgium, Franciaország, Hollandia és Németország. A szervezetnek ma már Luxemburg,⁹⁹ Olaszország¹⁰⁰ és Spanyolország¹⁰¹ is tagja. EATC a kezdeti műveleti készenléletet 2011 májusában, míg a teljes műveleti készenléletet 2014 júliusában érte el. A Parancsnokság megalakulásával és bővülésével annak

⁹⁷ The Strategic Airlift Capability (SAC)

<https://www.sacprogram.org/en/Pages/The%20Strategic%20Airlift%20Capability.aspx> [2016.április 8.]

⁹⁸ European Airlift Transport Command (EATC)

⁹⁹ csatlakozott 2011.május

¹⁰⁰ csatlakozott 2014.december

¹⁰¹ csatlakozott 2014.július

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 2. szám

alárendeltségébe¹⁰² több mint 220 darab, különböző kategóriájú¹⁰³ katonai teherszállító repülőgép és üzemeltető repülőter került.¹⁰⁴ Így a tagországok légi szállító műveleteinek tervezése és végrehajtása összehangoltabbá, gazdaságosabbá és hatékonyabbá vált.¹⁰⁵ A Parancsnokság égisze alatt kialakított közös stratégiai doktrína, oktatási és továbbképzési program, valamint a repülőterek kiszolgáló berendezéseit érintő szabványosítási folyamat nemcsak fokozott interoperabilitást, de további költségmegtakarítást is eredményez a tagországok részére. A Parancsnokság létjogosultságát jelzi a napi több mint 60 bevetés és az eddigi működése alatti 20.000 ATARES repülési idő megváltás. [8]

A TÖBBNEMZETI VÉGREHAJTÁSI RENDELKEZÉS¹⁰⁶

A SALIS előzményeinél említett brüsszeli értekezleten aláírt szándéknyilatkozat értelmében a NATO-tagországok nemcsak a légi, de a tengeri szállítóképesség tekintetében is vállalták képességeik növelését. A szükséges tengeri szállítóképesség mértékét a tagországok képviselői 12-14 darab közepes méretű roll-on/roll-off¹⁰⁷ típusú hajóban határozták meg.¹⁰⁸ [1] [18] 2003. szeptember 1-én Norvégia vezetésével Eindhovenben megalakult a Tengeri Szállítást Irányító Központ.¹⁰⁹ Ezt követően 2003. december 1-én a Tengeri Szállítási Képességcsomag¹¹⁰ létrehozása érdekében kilenc¹¹¹ ország aláírta a Többnemzeti Végrehajtási Rendelkezést (MIA). A Végrehajtási Rendelkezéshez hét ország pénzügyileg,¹¹² két ország pedig (Dánia és Nagy-Britannia) „természetben”, azaz nemzeti tengeri szállítóképességgel járult hozzá. Jelenleg a Képességcsomag alapját egyrészt nemzeti

¹⁰² Az alárendeltségbe került eszközök vezetés-irányítási jogkörét az EATC és nem a nemzeti parancsnokság gyakorolja. Mindez azonban nem jelenti azt, hogy az egyes tagországok saját nemzeti érdekeiknek (pl. mentő-evakuálási műveletek végrehajtására) megfelelően nem használhatják eszközeiket. [http://www.defense.gouv.fr/actualites/articles/eatc-european-air-transport-command/\(language\)](http://www.defense.gouv.fr/actualites/articles/eatc-european-air-transport-command/(language)) [2016. április 7.]

¹⁰³ **McDonnell Douglas KDC-10; Airbus A310 MRTT; Airbus A321; Airbus A310 Pax; Airbus A400M; Lockheed C-130 Hercules; Lockheed KC-130 Hercules; Boeing B707/KC707; CASA C-295; C-160 D/ESS Transall; EATT 2015 Aircrafts** <http://eatc-mil.com/140/Aircraft> [2016. április 12.]

¹⁰⁴ Az alárendeltségben lévő szállítóeszközök azonban továbbra is honi bázisaikról üzemelnek.

¹⁰⁵ Például egy Afganisztánból visszatérő szállító repülőgép üresjárat helyett német hadfelszerelést vagy állományt hoz vissza Európába.

¹⁰⁶ Multinational Implementation Arrangement (MIA)

¹⁰⁷ A NATO Planning Board for Ocean Shipping (NATO Óceán Hajózási Tervező Tanács) által 2005-ben végzett felmérése szerint a számításba jöhető ilyen típusú hajóknak a csak mintegy ötöde (860-ból 160) alkalmas katonai célokra.

¹⁰⁸ Később ez az igény a NATO Reagáló Erők telepítési szükségletét figyelembe véve 20 darab közepes méretű roll-on/roll-off típusú hajóra módosult.

¹⁰⁹ Sealift Coordination Centre (SCC). A szervezetnek 2005. április 18. óta, egészen az MCEC megalakulásáig, Magyarország is tagja volt.

¹¹⁰ Sealift Capability Package (SCP)

¹¹¹ Norvégia mellett Dánia, Hollandia, Kanada, Magyarország, Nagy-Britannia, Olaszország, Portugália és Spanyolország.

¹¹² A pénzügyi alap csak a tengeri szállítóeszközök rendelkezésre állási, beszerzési eljárás adminisztratív költségeit tartalmazza. Igénybevétel esetén a tényleges szállítási költséget az érintett ország külön fizeti.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 2. szám

teljes¹¹³ idejű bérletek,¹¹⁴ másrészt garantált¹¹⁵ rendelkezésre állási szerződések,¹¹⁶ harmad- és negyedrészt pedig fölös nemzeti¹¹⁷ kapacitások¹¹⁸ és alvószerveződések¹¹⁹ alkotják, összesen 13 darab közepes méretű roll-on/roll-off hajó 37160 méter kapacitással. A képességcsomag működtetésére, a szükséges dokumentumok kidolgozására és a kapacitás szükségletek összehangolására alakult meg a Többnemzeti Tengeri Szállítást Irányító Bizottság.¹²⁰ Mivel – a nemzeti kapacitásokat leszámítva – civil kereskedelmi vállalatok birtokában lévő eszközökről van szó, a szükséges kapacitások megteremtése szerződések útján valósul meg. A szerződések kötését és felügyeletét a NATO Támogató és Beszerzési Ügynökség (NSPA) végzi. Az így lebiztosított tengeri szállítóeszközök készenléti ideje 10-30 nap. A Tengeri Szállítást Irányító Központ helyét és szerepét, ahogy korábban is említettem, 2007. július 1-től átvette az Európai Mozdáskoordináló Központ (MCCE), amely jelenleg 27 államot tömörít. Itt érdemes megemlíteni, hogy az ATARES mellett az MCCE egy másik szolgáltatást is nyújt, mégpedig a Felszíni Szolgáltatási Csererendszert.¹²¹ A csereszolgáltatás lényege a 20' konténer¹²² 100 kilométerre eső szállítási költsége. Ráadásul a két rendszer¹²³ között átjárhatóság¹²⁴ is létezik. Az átjárhatóság és konvertálhatóság előnye a pénzmozgás nélküli kompenzáció. Ennek megfelelően a magyar, többnyire negatív ATARES (EFH) kellőképp ellensúlyozható pozitív SEOS (SEU) egyenleggel. A SEOS működésében jelenleg 12 ország vesz részt.

¹¹³ 2021-ig 5 darab dán/német ARK RoRo (2500 méter rakodókapacitás/eszköz).

¹¹⁴ Full time Charter Contracts

¹¹⁵ 3 darab

¹¹⁶ Assured Access Contracts

¹¹⁷ 2024. december 31-ig 4 darab brit RoRo.

¹¹⁸ Residual Capacity

¹¹⁹ 1 darab norvég RoRo

¹²⁰ Multinational Sealift Steering Committee (MSSC)

¹²¹ Surface Exchange of Services (SEOS)

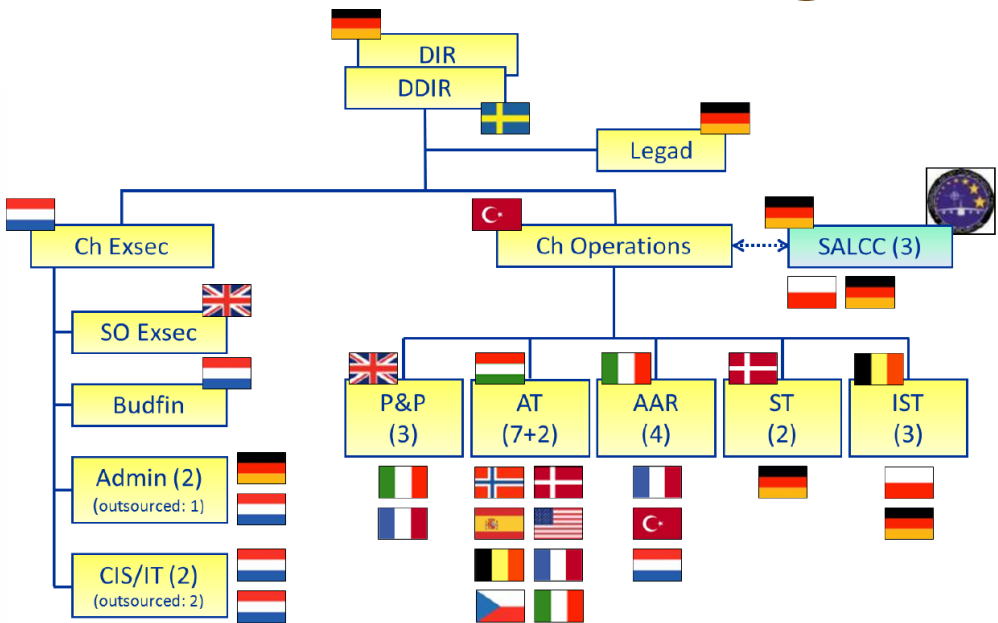
¹²² TEU, Twenty-foot Equivalent Unit. Szállítóeszköz függvényében a csereegység megfeleltethető 36m² felületnek, vagy 6,06 m hajó folyóméternek, vagy 10 tonna szállított tömegnek, esetleg 16 fő utasnak.

¹²³ ATARES, SEOS

¹²⁴ Például légiszállítás SEU-ból (Surface Equivalent Unit) átkonvertált EFH-ban (Equivalent Flying Hour).

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 2. szám



4. ábra: Az Európai Mozdáskoordináló Központ szervezeti felépítése¹²⁵ [15]

AZ ATHÉNI TÖBBNEMZETI TENGERI SZÁLLÍTÁST KOORDINÁLÓ KÖZPONT¹²⁶

A tengeri stratégiai szállítási képesség megteremtésében egy hátrányok nélküli megoldást kínál a tagországainak, így Magyarországnak is, az Athéni Többnemzeti Tengeri Szállítást Koordináló Központ.¹²⁷ A Központ egyik fő feladata a szabad tengeri szállítókapa- citással rendelkező részes országok számára javaslat kidolgozása annak hatékony kihasználására. A Központ másik fő feladata pedig, hogy tengeri szállítókapa- citás biztosítását igénylő tag- országok részére a nemzetközi forgalomban az igényhez legjobban igazodó és leggazda- ságosabb eszközt, ajánlatot találjon. [16] A fő feladatokból látható és következik, hogy a szervezet, bár szakterületén jó partneri kapcsolatokkal rendelkezik, sem saját eszköze, sem pedig garantált rendelkezésre állási szerződése nincs. Ez a kiszámíthatatlanság mű- veleti szempontból a reagálási idő vonatkozásában jelentős hátrányt képvisel.

¹²⁵ P&P=Projects and Planning Cell, AT= Air Transport Cell, AAR= Air to Air Refuelling Cell (Légiutántöltő Részleg), ST= Sealift Cell, IST= Inland Surface Transport Cell

¹²⁶ Athens Multinational Sealift Coordination Center (AMSCC)

¹²⁷ Az AMSCC 2004. november 16-án alakult meg.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 2. szám

US GLOBAL LIFT AND SUSTAIN PROGRAM, NATO AIRBRIDGE ÉS A KÉTOLDALÚ MEGÁLLAPODÁSOK

A fenti megoldások mellett esetenként és műveletenként a stratégiai szállítási szükségletek kielégítésére az országok számára egyéb lehetőségek is elérhetőkké válhatnak. Ezek közül emelkedik ki az Egyesült Államok Védelmi Minisztériuma által a közös műveletekben a szövetséges erők logisztikai támogatása érdekében működtetett Global¹²⁸ Lift & Sustain Program,¹²⁹ illetve Afganisztán vonatkozásában a NATO stratégiai légihíd.¹³⁰ [21] [23] Amíg a NATO légihíd igénybevételi költségei megoszlanak az adott relációban, addig a Lift & Sustain Program keretében az igénybevevő országot csak a berakópontra,¹³¹ illetve a kirakópontra felmerülő költségek terhelik. Természetesen mindkét megoldás sajátossága, hogy időben és prioritásban igazodni kell a támogatást biztosító erőhöz, így a megoldás tervezhetőség szempontjából magas prioritású feladat végrehajtásakor csak másodlagos eshetőségként jöhet szóba. [31] A Global Lift & Sustain Program azonban nemcsak légi, de tengeri szállítóképesség biztosítására is kiterjed.

A stratégiai szállítóképesség megteremtésében a nemzetek közötti együttműködés egészen egyedi megoldásokhoz is vezethetnek. Magyar vonatkozásban fontos megemlíteni a Németország által működtetett légihidak igénybevételét, amely nemcsak Afganisztán, de más műveleti terület, például Mali¹³² esetében is alkalmazható. Nemzetközi kitekintésben pedig példaértékű a skandináv államok együttműködése, a svéd kezdeményezésre 2009-ben megalakult NORDEFECO.¹³³ [25] A tagállamok¹³⁴ együttműködési megállapodást¹³⁵ írtak alá a közös harcászati légi szállításban való együttműködésről (NORTAT).

ÖSSZEGZÉS

A katonai stratégiai szállító képesség megteremtése, különösen légi vonatkozásban, rendkívüli jelentőséggel bír. Az elmúlt évtizedben ezen képesség létrehozása és erősítése terén számos eredmény született, amelyek a képességihiányt jelentős mértékben csökkentették.

Az EU Harccsoportok és a NATO Reagáló Erők a legfontosabb jelképei az európai államok együttműködési hajlandóságának a közös védelmi képességek kialakításában és biztonsági szerepvállalásban. Az erők és harccsoportok létrejötte fokozott mértékben segí-

¹²⁸ Afganisztán vonatkozásában külön Afghanistan Lift & Sustain Program létezik külön költségvetéssel. Military Law Chapter 10. p.23.

¹²⁹ A program 2013. évi költségvetését a Kongresszus 100 millió dollárban maximálta. Military Law, Chapter 10. p. 20.

¹³⁰ ISAF Airbridge (NIA)

¹³¹ Air Point of Embarkation (APOE), Légi Berakópontra

¹³² 2013.március 19-én német légihídon keresztül érkezett Bamakóba a német-osztrák-magyar ROLE-2 tábori kórház magyar kontingense hadfelszerelésével együtt.

¹³³ Nordic Defence Cooperation. Az északi együttműködés öt fő területe közül az egyik a norvég-svéd közös légihíd működtetése.

¹³⁴ Dánia, Finnország, Norvégia és Svédország

¹³⁵ Nordic Tactical Air Transport (NORTAT)

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 2. szám

tette a tagállamok haderő átalakítási törekvéseit, amely törekvések nagyban hozzájárultak, hogy az erők a területvédelemről az expedíciós jelleg irányába fejlődjenek. Az expedíciós képesség kialakítása a szövetségek tagországait fokozott együttműködésre (SALIS, Pooling & Sharing) és közös gondolkodásra ösztönözte (EATC).

Az országok együttműködése több megoldást is eredményezett, amelyek közül a Stratégiai Légi Szállítási Képesség (SAC) magyar vonatkozásban több szempontból is kiemelkedik. A megoldások közös jellemzője, hogy egymásra épülve fokozott mértékben és a szükségleteknek megfelelően, az egyes tagországok gazdasági teljesítőképességéhez igazodva növelik azok stratégiai szállítóképességét. Ugyanakkor a stratégiai szállítóképesség megteremtésének folyamata nem állt meg. A tagországok többsége elkezdte a képesség hosszú távú rendezését (A400M, C-27J) is. Ez a rendezési folyamat azonban még évekig tart majd, ezért az egyes megoldások korlátaik ellenére is tartósan átmenetinek bizonyulhatnak (SALIS).

FELHASZNÁLT IRODALOM

1. 147 DSCTC 03 E - Reform of NATO Command Structure and the NATO Response Force <http://www.nato-pa.int/default.asp?SHORTCUT=365> [2016.április 8.]
2. 160 DSCTC 08 E rev 1 - Current and Future Capability Priorities for the Atlantic Alliance <http://www.nato-pa.int/default.asp?SHORTCUT=1474> [2016.április 12.]
3. Allied Rapid Reaction Corps, <http://steelerslounge.com/2016/02/allied-rapid-reaction-corps/592376/> [2016.április 7.]
4. Amit a SAC-ről és a HAW-ról tudni érdemes, <https://www.sacprogram.org/en/Pages/Amit-a-SAC-r%C5%91l-%C3%A9s-a-HAW-r%C3%B3l-tudni-%C3%A9rdemes.aspx> [2016.április 16.]
5. A Secure Europe in a Better World, European Security Strategy, Brussels 12 12. December 2003. <https://www.consilium.europa.eu/uedocs/cmsUpload/78367.pdf> [2016.április 11.]
6. C-27J Spartan Tactical Transport Aircraft, Italy <http://www.airforce-technology.com/projects/spartan/> [2016.április 8.]
7. Council of the European Union, Brussels, 11 December 2008. Declaration on Strengthening Capabilities http://www.consilium.europa.eu/ueDocs/cms_Data/docs/pressData/en/esdp/104676.pdf [2016.április 10.]
8. EATC Factsheet, http://eatc-mil.com/user_uploads/page_contents/downloads/EATC%20Factsheet.pdf [2016.április 8.]
9. Enter the EU Battlegroups. <http://www.iss.europa.eu/uploads/media/cp097.pdf> [2016.április 14.]
10. Europe Defense Integration, Bridging the Gap between Strategy and Capability http://csis.org/files/media/isis/pubs/0510_eurodefensereport.pdf [2016.április 16.]

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 2. szám

11. Headline Goal 2010
<http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cmsUpload/2010%20Headline%20Goal.pdf>
[2016.április 17.]
12. Helsinki European Council 10 and 11 December 1999 Presidency Conclusions.
http://www.europarl.europa.eu/summits/hel1_en.htm [2016.április 11.]
13. How to Airlift Armed Forces. <http://www.nato.int/docu/review/2013/Smart-Defence-Action/airlift-armed-forces/EN/index.htm> [2016.április 10.]
14. Hungary - Heavy Airlift Wing, <http://www.forsvarsmakten.se/en/about/our-mission-in-sweden-and-abroad/current-missions/hungary-heavy-airlift-wing/> [2016.április 8.]
15. MCCE at a Glance, <http://mcce-mil.com/wp-content/uploads/2015/08/MCCE-At-a-Glance-08-2015.pdf> [2016.április 9.]
16. Mission and Role Statement, Athens Multinational Sea Lift Coordination Center,
<http://www.amsc.mil.gr/> [2016.április 11.]
17. NATO Airlift Capability. http://www.worldlibrary.org/articles/nato_strategic_airlift_capability
[2016.április 8.]
18. NATO Sealift <http://www.globalsecurity.org/military/world/europe/nato-sealift.htm> [2016.április 9.]
19. New command structure and capabilities for NATO. <http://www.nato.int/docu/update/2003/06-june/e0612a.htm> [2016.április 11.]
20. New strategic lift coordination centre created <http://www.nato.int/docu/update/2007/07-july/e0701a.html> [2016.április 12.]
21. Operational Funding, 2013 Fiscal Law Deskbook,
http://www.loc.gov/frd/Military_Law/pdf/FLD_2013_Ch10.pdf [2016.április 9.]
22. Orosz Zoltán: A Magyar Honvédség szállítórepülő- és helikopter-alegységek alkalmazási lehetőségei a NATO szövetségi rendszerében, Doktori (Phd) értekezés), 88.o. http://uni-nke.hu/downloads/konyvtar/digitgy/phd/2011/orosz_zoltan.pdf [2016.április 10.]
23. POHL, Árpád: Some Specific Features in the Logistic System of ISAF Regional Command North. Economics and Management Brno, 2013(2) pp. 112-118. (2013)
<http://www.unob.cz/eam/Documents/EaM%202-2013.pdf> [2016.április 11.]
24. Reporting for duty: Airbus Military marks the delivery of its first A400M airlifter
<http://www.airbus.com/newsevents/news-events-single/detail/reporting-for-duty-airbus-military-marks-the-delivery-of-its-first-a400m-airlifter/> [2016.április 12.]
25. Seminar on Central European Solutions for Pooling and Sharing of Capabilities
http://www.honvedelem.hu/container/files/attachments/26489/seminar_on_central_european_solutions.pdf [2016.április 13.]
26. Strategic Airlift Capability (SAC) MOU
<http://www.state.gov/documents/organization/129827.pdf> [2016.április 14.]
27. Strategic Airlift Interim Solution (SALIS)
http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/sede/dv/sede061210strategicairlift_/sede061210strategicairlift_en.pdf [2016.április 12.]

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 2. szám

28. Strategic Air Lift Interim Solution (SALIS) MOU. <http://www.mosr.sk/data/files/798.pdf> [2016.április 7.]
29. **Szarvas László: A Magyar Honvédség stratégiai szállítási lehetőségei, a ma és a jövő kihívásai** <http://hadmernok.hu/kulonszamok/logisztika/szarvas.html> [2016.április 9.]
30. Szarvas László: A Magyar Honvédség nagytávolságú szállítási lehetőségei. Katonai logisztika, 15. évf. 2.szám (2007).
http://epa.oszk.hu/02700/02735/00062/pdf/EPA02735_katonai_logisztika_2007_2_009-031.pdf [2016.április 11.]
31. Szászi Gábor: A Magyar Honvédség légiszállító képességének változása napjainkig, a fejlesztés jövőbeni lehetőségei <http://docplayer.hu/13723942-Economica-a-szolnoki-foiskola-tudomanyos-kozlemenyei-viii-uj-efvolyam-4-2-szam-2015-felelos-szerkeszto-dr-korodi-marta-phd-foiskolai-tanar.html> [2016.április 11.]
32. The Combined Joint Task Force Concept. <http://www.nato.int/docu/comm/1999/9904-wsh/pres-eng/16cjtf.pdf> [2016.április 12.]
33. The International Institute for Strategic Studies, The Military Balance 2016. ISBN: 97 818 5743 8352
34. The Strategic Airlift Capability (SAC)
<https://www.sacprogram.org/en/Pages/The%20Strategic%20Airlift%20Capability.aspx> [2016.április 10.]
35. Treaty on European Union (TEU) and the Treaty on the Functioning of the European Union (TFEU) as amended by the Treaty of Lisbon (2007)
http://www.eudemocrats.org/fileadmin/user_upload/Documents/D-Reader_friendly_latest%20version.pdf [2016.április 8.]