

MAGYARORSZÁG NATO TAGSÁGÁNAK STRATÉGIAI SZEREPE AZ ORSZÁG KÖZLEKEDÉSÉBEN

Sági László 1

A polgári szférában egyre gyakrabban vetődik fel a kérdés, hogy mit nyert Magyarország a NATO tagsággal. Tovább ragozva, milyen fejlesztési szükségességek jelentkeznek a NATO ajánlások (követelmények) végrehajtása, teljesítése során? Hogyan hatnak ezek a fejlesztések, beruházások a versenyszférára vagy a költségvetési szervekre, illetve nem utolsósorban az egyszerű emberek mindennapjaira?

Ez fokozottan érvényes akkor, ha közlekedésről van szó, mivel a közlekedés mindenkit érint valamilyen formában. Egyik embert a tömegközlekedésben, másikat gépjárművezetés során, a harmadikat, mint egyszerű gyalogost, de talán nem mellékes azokat is megemlíteni, akiknek a telke, háza, kertje mellett vezetnek el új utakat, autópályákat vagy egyszerűen a régi utak értékelődnek fel, valamilyen új behatás következménye alapján.

Nem célom és nem is tisztem a NATO tagságunk következményeinek elemzését az ország összes szakágazatára vetítetten elvégezni, csupán a közlekedésre gyakorolt, és a jövőben gyakorolandó hatásaiból szeretnék kiragadni néhányat, amelyek úgy gondolom, hogy nem lesznek közömbösek a fentebb felsorolt érdekszférákban.

Gondolataimat egy rövid bevezető után a teljesség igénye nélkül a következő témakörök köré csoportosítom:

- 1.) A NATO kompatibilitás elérése;
- 2.) A NATO ajánlásai;
- 3.) Befogadó Nemzeti Támogatás feladatai;
- 4.) A felajánlott magyar erők mozgatásának kérdései;
- 5.) Regionális fejlesztési követelmények (irányok).

1. Sági László alezredes, MH Közlekedési szolgálatfőnökség szállítási osztályvezető

Bevezető

Mint köztudott a rendszerváltozás óta Magyarország NATO-hoz való csatlakozása napirenden volt, mígnem ez a tavalyi évben valósággá is vált. A NATO olyan változásokon ment keresztül, mellyel a posztbipoláris Európa új kihívásaihoz kívánt alkalmazkodni. Az 1991- novemberében elfogadott ún. **Új Stratégiai Koncepció** is ezt célozta, amely a kollektív biztonság elvének fenntartása mellett kifejezte a Szövetség készségét a területen kívüli missziókban, válságkezelésben és a béke fenntartásában való részvételre. Ebbe a koncepcióba és stratégiába illeszkedik a **NACC (Észak-atlani Együttműködési Tanács)**, a **PfP (Partnerség a békéért) program**, a **CJTF (Összhaderőnemi Egyesített Közös Alkalmi Kötelék)** meghirdetése, létrehozása és bevetése, az **IFOR/SFOR, KFOR** misszió, valamint - a **Washingtoni Szerződés 10. cikkének** figyelembevételével - új tagok meghívása a szövetségbe.

Mielőtt tovább lépnénk szeretnék emlékeztetni arra a gyakorlatsorra, amely 1994. évben indult a különféle tervező konferenciákkal és 1995-1996-1997. években realizálódott a **Central Eclectic**, a **Compact Guard** és a **Cooperative Guard** gyakorlatokkal. Ezek szolgálták gyakorlatilag a felkészülést a balkáni békefenntartó missziókhöz.

A gyakorlatok - természetesen papíron - valós hadszíntéren (Madagaszkár) folytak, azonban a sziget földrajzilag át volt helyezve az Atlanti óceánba 1200 km-re délnyugatra a portugál partoktól.

A résztvevők a NATO országok és az akkor indult békepartneri program résztvevő országai voltak, köztük Magyarország is. *Miért volt erre szükség?*

1.) A NATO kompatibilitás elérése

Európa jövőjének szempontjából a stabilitás garantálásának leghatékonyabb és legolcsóbb módja a NATO keleti irányú kibővítése. Egy 1995-ös NATO tanulmány - még akkor csak teoretikusan - az új tagok azonos jogait és kötelezettségeit határozta meg a régiekkel.

Kicsit leegyszerűsítve a kétlépcsős felkészülés során az új tagoknak (köztük Magyarországnak) 1999. április 04-re késznek kellett lenni szö-

vetséges csapatok Magyarországon történő állomásoztatására - amennyiben ez szükséges - magyarul a **Befogadó Nemzeti Támogatás** rendszerének létrehozására. Zárójelben megjegyzendő, hogy igazából ez még a mai napig nem száz százalékosan kimunkált rendszer, amit az elkövetkező években a tudományos kutatási eredményeket felhasználva finomítani kell.

Továbbá a csatlakozás dátumától számított két éven belül minden új tagnak el kell érni azt az interoperabilitási szintet, ami képessé teszi az új tagállamot saját védelméhez történő aktív hozzájáruláshoz, egyidejűleg ha szükséges csatlakozni kell tudni a NATO információs és kommunikációs rendszereihez.

A második fázisban kb. 2006-2009-re a jelenlegi rendszerből ki kell vonni az elöregedett katonai felszereléseket, egyben folytatni kell a hadsereg modernizálását, átalakítását. És ami a hazai közlekedés szempontjából nagyon fontos: **Tovább kell fejleszteni az interoperabilitást, modernizálni a szállítási kapacitást**, ami az együttműködést jelentősen javítja a tagállamokkal mind a saját, mind más szövetséges államok területén.

Ebben a folyamatban közlekedési szempontból az alábbiakra kell koncentrálni:

- infrastruktúra fejlesztése a NATO erősítések fogadásához válság vagy agresszió esetén,
- a közlekedési eszközpark célirányos mennyiségi és minőségi változtatása,
- a logisztikai rendszerek mobilitásának és gyors telepíthetőségének a biztosítása.

2.) A NATO ajánlásai

Természetesen érzékelhető, hogy a NATO tagságból adódó feladataink nagyok, amelyeket a polgári és a katonai szféra szoros együttműködésével vagyunk csak képesek megvalósítani. Ebben segítenek a közlekedésre és szállításra vonatkozó NATO ajánlások, amelyek közül a nemzeti felelőség körébe tartozókra hívom fel a figyelmet.

Nemzeti felelősség körébe tartozik a szükséges szállítási kapacitás biztosítása, a szállítások tervezése és irányítása a nemzetközi erők kötelékébe felajánlott magyar erők részére.

A megvalósítás alapelvei közé tartozik: a koordináció, együttműködés, gazdaságosság, eredményesség, rugalmasság, átláthatóság, hadműveleti elsőbbség, egyszerűség és szabványosítás. Kiemelten fontos, hogy a felajánlott erők, ahol az lehetséges, kompatibilis szállító és rakodó eszközökkel rendelkezzenek. Ez azt jelenti, illetve kell, hogy jelentse, hogy a szabványosított vasútvonalakon (pl. Nyugat Európában szállíthatók legyenek), vagy az úthálózaton közúti szállító eszközökkel vagy *"lábon"* különösebb korlátozás nélkül mozgathatóak legyenek. Az anyagi eszközök szállítását szabványos konténerekkel ajánlott megoldani, ezek közül is a *20'-as konténer*t kell előnyben részesíteni.

A szállítások és mozdítások összehangolására egyesített katonai és polgári mozdítás irányító központot ajánlott létrehozni. Ennek a központnak a feladata a szállítási komponensek (ágak) együttes tevékenységének az összehangolása. A fenti mondatból szeretném kihangsúlyozni a katonai és polgári együttműködést.

Mivel az ajánlások a NATO által krízishelyzetnek minősített időszakokra vonatkoznak, ezért lehetőség szerint a polgári mindennapi élet zavarása nélkül kell a mozgásokat végrehajtani. Az egyesített mozgáskoordinációval elérhető a forgalom zökkenőmentes tolerált szervezése. Békeidőben nagyon jó példa erre a *Magyar Honvédség által kiadott katonai célú útvonalengedélyek használata*, amely polgári adatbázis felhasználásán alapul. Ez egyrészt tehermentesíti a polgári szférát, másrészt lehetőséget ad a polgári szervezeteknek a katonai mozgások figyelésére.

Törvénybe kell szabályozni a béke, válság és háború idejére megfelelő mennyiségű mozdítási és szállítási kapacitás fenntartását.

Zárójelben hangsúlyozni kell, hogy béke és háborús időszakban a törvényi háttér biztosított, azonban a NATO által válsághelyzetnek minősített időszakra a törvényi szabályozás nem általános, további finomítást igényel.

3.) A Befogadó Nemzeti Támogatás feladatai

Magyarország a csatlakozásra való felkészülés folyamatában nemcsak elméletben találkozott a NATO szállítási és mozdítási elveivel, hanem úgy-

mond *"élesben"*, gyakorolhatta is azokat az **IFOR**, majd az **SFOR** erők mozgása során is. Ezután már csak unikum volt a múlt nyár elején **egy orvoscsoport** telepítése Albániába, majd ugyancsak a múlt nyáron a magyar **KFOR** kontingens mozgatása Koszovóba. Gyorsan megtanultuk azt az amerikai szlogent, hogy *"Nem történik semmi, amíg nem mozdul meg valami!"*

A NATO tagságra való felkészülés folyamatában a különböző gyakorlatok rámutattak a Befogadó Nemzeti Támogatás lényegére és fontosságára. A fogalom és a feladatrendszer meghatározása után érzékelhetővé válik a közlekedés helye, szerepe ebben a feladatrendszerben.

"A befogadó nemzetek által békeidőszakban, válság vagy háború esetén a befogadó nemzet területén elhelyezkedő, illetve átvonuló szövetséges erők és a NATO szervezetek számára nyújtott polgári és katonai segítség." Ilyen Befogadó Nemzeti Támogatásnak tekinthető a *Taszári bázis* kialakítása és működése, valamint a pécsi székhelyű *"Északi dandár"* többgú kapcsolódása a magyar gazdasághoz. Magyarország a Befogadó Nemzeti Támogatási erő kifejlesztését az erők fogadására, indítására, a vasúti, közúti és légi szállításának magyarországi szervezésére, ellenőrzésére, a gyülekezési körletekbe történő előrevonás maximális támogatásának biztosítására kell, hogy koncentrálja. Ugyanakkor mindemellett biztosítani kell az ország út- és vasúthálózatán a NATO csapatok tranzitálását, mindezt lehetőleg a polgári forgalom zavarása, a béke menetrendek felborítása nélkül.

Béke időszakban észak-nyugat magyarországi belépéssel és dél-kelet magyarországi kilépéssel a jelenlegi menetrendbe a vonalkapacitásokat tekintve **napi 25-30 vonat közlekedtetése** lehetséges a polgári forgalom zavarása nélkül. Azonban ezt a mennyiséget erősen csökkenti a **határátmenetet** biztosító szervezetek (határőrség, pénzügyőrség) átbocsátó kapacitása, amelynek csak jelentős növelésével lenne elérhető ideális esetben a fenti vonatszám.

A Befogadó Nemzeti Támogatás végrehajtása során általában a NATO felvonulását biztosító közlekedési infrastruktúra alapján a következő irányokkal számolhatunk: (1.számú ábra.)

- Szlovéniából 1-1 fő közút- és vasútvonal a magyarországi kijelölt törzshálózathoz való csatlakozással (ebből a vasúti összeköttetés még hiányzik).

- Ausztriából 2 fő közút és vasútvonal és 1-1 kiegészítő közút és vasútvonal (meglévő hálózat).
- Szlovákia irányából 2-2 közút és vasútvonal (meglévő hálózat).

Az előzőek a NATO csapatok felvonulása szempontjából bevezető irányok, kivezető irányok pedig a következők:

- Ukrajna irányában 1-1 közúti és vasúti fő és 1-1 tartalék irány, egyben a vasúti átrakó körzet az eltérő nyomtávú vasútvonalak miatt.
- Románia felé 2-2 közúti és vasúti fő, 1-1 tartalék irány.
- Szerbia felé 1-2 közúti és 1 vasúti irány.
- Horvátország felé 1-1 fő és 1-1 tartalék közúti és vasúti irány.

A dunai kikötők (a KHVM által tervezett kikötő fejlesztési program eredményeként is) alkalmasak katonai szállítmányok ki- és berakására.

Az utóbbi években olyan kikötő fejlesztési programok valósultak meg, amelyek hatására a Duna magyarországi szakasza rendelkezik azokkal a technikai megoldásokkal, amelyek biztosítják minősített NATO erők és eszközök zavartalan rakodását.

A ferihegyi repülőtér szinte korlátozás nélkül alkalmas NATO gépek fogadására. A nemzetközi forgalomban használt repülőterek és a nagyobb katonai repülőterek anyagmozgatási eszközök korszerűsítése után szintén megfelelnek a NATO elvárásoknak. Az ország területén az előzőekben felsorolt be- és kivezető közlekedési irányokhoz csatlakozó olyan törzshálózatot kell kijelölni, amely szintén a felvonulás érdekében biztosítja a bármely irányba kijutást, illetve a manőver lehetőségét. Ennek érdekében célszerű az ország területén **2-3 Kelet-Nyugati, 2-3 Észak-déli közúti és vasúti irányt** kijelölni (a meglévő, legjobban megfelelő és a tervezett fejlesztések figyelembevételével).

E törzshálózathoz kell megfelelő vasúti és közúti kapcsolattal rendelkezniük a felajánlott objektumoknak, kikötőknek és repülőtereknek.

4.) A felajánlott magyar erők mozgatásának kérdései

A közlekedési hálózati problémák nagyságrendjével szinte azonos nagyságrendű a **szállítóeszközök** kérdésköre. Mivel a felajánlott erők szállítása, hadműveleti területre való juttatása (legyen ez a világ bármely pontján) nemzeti felelősség és nemzeti feladat, ezért a kérdéskör átgondolása nagy körültekintést igényel mind a katonai, mind pedig a polgári közlekedési tervezőktől. **Csapatmozgások tervezésénél** és végrehajtásánál a vasút továbbra is stratégiai jelentőségű, mivel bármelyik tengeri kikötőt legegyszerűbben vasúton érhetjük el. Ez felveti a MÁV vasúti teherkocsi parkjának és a kiegészítő (személyi állomány nagytávolsági szállítására alkalmas) kocsiállomány **minőségi és mennyiségi** problémáját. A szóba jöhető európai tengeri kikötők elérése mellett nem lehet kizárni egy ázsiai átlépés lehetőségét sem.

Azonban az ázsiai vasúti viszonyokról, a boszporuszi kompolásról már sokkal kevesebb információval rendelkezünk, mint az európaiakról. A koszovói szállítási példa bizonyítja, hogy nem kell a világ túlsó oldalára szállítani ahhoz, hogy több, szinte megoldhatatlan feladattal nézzünk szembe. Nagytávolságú vasúti szállítási tapasztalattal mind a vasutas szakemberek, mind pedig a katonai közlekedési szakemberek idősebb generációja rendelkezik. *Gondoljunk csak arra, hogy 10-11 évvel ezelőtt hány vonatot közlekedtettünk évente a kazah sivatagba lövészet céljából.* De az béke időben volt, előre tervezhető, a legrövidebb útvonalon, egészen más szabályozók és feltételrendszer közepette. A koszovói kiszállítás békeidőben történt, azonban csak nagy kerülővel lehetett megoldani több országon keresztül, mivel Szerbia egyrészt nem engedte át a vonatokat, másrészt pedig a vasúti pálya volt használhatatlan. **Így a Magyarország - Románia - Bulgária - Görögország - Macedónia irányra esett a választás.** Lehetőség lett volna még egy délnyugati irányú szállításra is egy olasz kikötőig és onnan kompolás Albániába, majd menet Koszovóba, de mivel a kompolásban nincs tapasztalatunk és többszöri rakodás vált volna szükségessé, ezért az előbbi változat ésszerűbbnek tűnt.

Tengeri szállítás magyar tengeri szállító eszközzel nem tervezhető, mivel a MAHART ez év végéig el kívánja adni az utolsó tengerjáró hajóját is. Tehát itt csak valamiféle külföldi kereskedelmi hajó jöhet számításba szükség esetén. Óriási probléma viszont, hogyan lehet adott időre tengeri szállítási kapacitást biztosítani akkor, abban az időben, amikor a világban krízis helyzet van és más országok részéről is óriási az igény a tengeri szál-

lítőeszközök iránt? Hogyan lehet megakadályozni (megelőzni) a tengeri szállítási árak egekbe való szökését. Ezek nem csak költői kérdések és nem csak magyar kérdések. A NATO legfelsőbb logisztikai szervezetei is foglalkoznak ezekkel a témákkal, mivel már a legtöbb NATO ország szembekeverült az elmúlt években ezekkel a problémákkal különféle válságkezelések kapcsán. Meg kell találni olyan optimális megoldást (és azt szerződésbe foglalni), amely garanciákat ad a fenti problémák megoldására.

A katonai nagytömegű légiszállítás a magyar légiszállító vállalatok közreműködése nélkül elképzelhetetlen. A Magyar Honvédség szállító repülőgép-kapacitása erősen korlátozott. Szállító repülőgép beszerzés a közeli tervekben nem szerepel. A szükséges kapacitásokat szerződésekkel vagyunk kénytelenek biztosítani, azok megkötésétől ugyanazon előnyöket reméljük, mint a tengeri szállítási szerződésektől.

A NATO közlekedésre irányuló irányelvei meghatároznak egy bizonyos légi szállító kapacitás biztosítását katonai vagy polgári eszközökkel, esetleg vegyesen. *Ennek megfelelni csak a polgári szféra közreműködésével vagyunk képesek.*

5.) Regionális fejlesztési követelmények (irányok)

Nagyon fontos gondolatsor, a hazai közlekedésre gyakorolt hatása miatt **a hadműveleti, logisztikai és közlekedési alapú regionális fejlesztési követelmények.** (2.sz.ábra) Ide tartoznak a magyar gyakorló és lőterek, amelyek további használata, rájuk vonatkozó NATO igény szerinti közlekedési infrastruktúra fejlesztést vetít elő. Ezen gyakorlóterek körzetében lévő vasútvonalak, közutak, iparvágányok, rakodók, lánctalpas utak megerősítést, folyamatos karbantartást igényelnek. Ugyancsak átgondolást igényel a megmaradó katonai helyőrségek közlekedési infrastruktúrájának polgári és környezetbarát átalakítása, korszerűsítése.

És végül, de nem utolsó sorban pedig a fejlesztés alatt álló regionális logisztikai központok Magyar Honvédség általi használhatósága feltételeinek vizsgálata. A letisztulás előtt álló haderőreform végrehajtása után ezek a logisztikai központok biztosíthatnak bizonyos ellátásokat a körzetükben lévő katonai objektumoknak. Mindennek pedig alapfeltétele a térségi fejlett közlekedési hálózat.

Bevezető és kivezető irányok

1.sz.ábra



