

AZ MH KATONAI RENDFENNTARTÓ KONTINGENS VASÚTI SZÁLLÍTÁSAINAK TAPASZTALATAI

Solymosi László¹

A **MH Katonai Rendfenntartó Kontingens** vasúti szállításainak tapasztalatairól szólva előjáróban annyit szeretnék megjegyezni, hogy a nyilvántartásunk szerint a „**KRK szállítások**” nem csupán a kontingens kiszállítását, hanem a kiszállításon túl a feladat végrehajtása érdekében végzett minden egyéb vasúti szállítást is jelentik.

A szállítmányok minden esetben SFOR szállítmányszámot kaptak, mivel mind a horvát, mind a bosnyák fél ezt a rendszert már ismeri, így jól meg tudják különböztetni a katonai szállítmányokat az egyéb polgári szállítmányoktól.

A szállítástervezés folyamata

*Néhány mondatban szeretném bemutatni azt a folyamatot, amelynek során a szállítástervezés első szakaszából eljutunk a szállítmány be-
rakásáig.*

Első lépésként a szállítandó alakulat megküldi részünkre a **Gördülönyag-igénylést vasúti szállításhoz**. A be- és kirakóállomások, a berakási idő, a személyi és technikai harcérték pontosítása, az igényelt kocsitípusok és mennyiségek ellenőrzése után az alakulat a megfelelő SFOR szállítmányszámáról telefonon vagy telefaxon visszaigazolást kap. Ezt a számot a vasúti fuvarlevélen fel kell tüntetni, hiszen a különféle vasúti engedélyek is erre a szállítmányszámra hivatkoznak, a vasutak ilyen számon tartják nyilván a szállítmányt.

A szállítmány betervezése után szükséges a normál vasúti pórekocsik megrendelése a **MÁV Rt. Árufuvarozási Szakigazgatóságtól**. Speciális, TWA-800 típusú alacsony padlómagasságú pórekocsikat a németországi székhelyű **Transwaggon Gmbh** magyar partnerétől, a **Raapersped Kft**-től bérlünk.

A személyek részére háló-, illetve fekvőhelyes kocsikat a **MÁV Utasellátó Rt.** és a **MÁV Rt. Személyszállítási Szakigazgatósága** bizto-

¹ Solymosi László mk. százados, MH KKK Nemzetközi Szállítástervező Központ, tervező-szervező főtitkt.

sít. Étkezőkocsik bérlése a **MÁV Utasellátó Rt-től** történik. A háló-, fekvőhelyes- és étkezőkocsik bérlése minden esetben személyzettel együtt történik. Az étkezőkocsiban történő ellátásról a szállításra kerülő alakulatnak kell egyeztetnie a MÁV Rt. Utasellátó Rt-vel.

A kocsik megrendelése után, szinte azzal egyidőben szükséges megtenni a megfelelő **előjelentéseket a szállításban részes vasutak és katonai szervezetek felé**. Ily módon kap értesítést a **MÁV Rt. Üzemirányító Központ, a Horvát Vasutak, a Horvát Katonai Közlekedési Központ, az SFOR Sarajevo-i parancsnoksága és Zágráb-i összekötője, valamint a HM Beszerzési és Biztonsági Beruházási Hivatal Vám és Hátárforgalmi Igazgatósága**. Mindezek után jelentést teszünk a **MH Közlekedési Szolgálatfőnököknek és a MH Összhaderőnemi Hadműveleti Központ** parancsnokának.

A végrehajtott vasúti szállítások

Tekintettel a korábban ismertetett nyilvántartási rendszerünkre, az **MH Katonai Rendfenntartó Kontingens** érdekében végzett vasúti szállítások a **2002. május 13 – 2002. október 06.** közötti időszakban a következőképpen alakultak:

Az összesen **106 db vasúti kocsival** közlekedett **11 db vasúti szállítmányban** szállításra került 241 fő, 16 db BTR-80 harcjármű, 56 db ke-rekes jármű, 3 db vontatmány, 22 db 20 tonnás konténer, 105 db lakókonténer és 70 tonna anyag.

A szállítási feladatokban feladó – átvevőként részt vett az **MH 37. Műszaki Dandár, az MH 1. Könnyű Vegyes Ezred, az MH 64. Logisztikai és Támogató Ezred, valamint a HM EI Rt. Vagyonkezelő Igazgatóság** szakállománya.

Mint azt a felsorolás mutatja, nagyon vegyes összeállítású és felkészültségű tervezőállománnyal kellett együtt dolgoznunk, nem volt egy kiemelt személy, aki összefogná pl. a **Szárzaföldi Parancsnokság** alárendeltségébe tartozó három alakulat szállítási feladatait. A **HM EI Rt.** szállítástervezői csak a legnagyobb jóindulattal nevezhetők így, a vasúti szállítások során az igényléstől a végrehajtásig semminemű elméleti és gyakorlati tudással, tapasztalattal nem rendelkeztek. Mindezek ellenére a feladatokat rugalmasan kezeltük, azokat maradéktalanul végrehajtottuk.

A szállítási feladatok végrehajtására a Szentés - Szajol - Szolnok - Budapest-Józsefváros – Magyarbóly - Beli Manastir – Drenovci - Brcko – Sarajevo-Teretna útvonalat terveztük használni. Kezdetben gondot oko-

zott, hogy nem tudtuk, Horvátországban és Bosznia-Hercegovinában hol és hányszor fordul meg a szállítmány menetiránya, lévén Sarajevo-Teretnán a rakodási irány kötött.

Az első vonat esetében nem sikerült megfelelően érkeztetni a szállítmányt, így helyszíni operatív beavatkozással kellett intézkedni a szerelvény megfordítására. A többi szállítmánynál ilyen probléma már nem merült fel.

Általános tapasztalatok, problémák:

- A szállítások megtervezése, a kocsimegrendelések átadása és az előjelentések után a szállító alakulatok több esetben, nemegyszer két-háromnaponta módosították igényléseiket, amelyeket nekünk el kellett fogadnunk. A módosításoknak megfelelően nekünk is módosítanunk kellett a berakási időket, a már megrendelt kocsimennyiséget és tájékoztatni a belföldi és külföldi vasúti és katonai szerveket az előállt változásról.
- Problémaként jelentkezett, hogy a szállítások megtervezésénél nem áll rendelkezésünkre bosnyák menetrend. Ennek megfelelően az első időkben kénytelenek voltunk úgy elindítani a szállítmányainkat, hogy a bosnyák szakaszra nem állt rendelkezésre irányítás. Az utazó állományt és az őket ellátó alakulatot csak becsült adatokkal tudtuk ellátni.
- A szállítások végrehajtása után a feladatunk nem fejeződik be, a szállítási hitelkeret kezelőknek a számlák beérkezése után azokat ellenőrizni és záradékolni kell, annak érdekében, hogy kifizethetők legyenek. A számlák kiegyenlítését akadályozza, hogy a Bosnyák Vasutaknak a fuvardíjat közvetlenül, Euro-ban kell megfizetnünk, ugyanis az nem járul hozzá a vasutak közti leszámoláshoz. Így tehát ahelyett, hogy a MÁV Rt. Bevételeellenőrzési Igazgatóságán keresztül a szállítás teljes szakaszára a fuvardíjat egy összegben forintban fizetnénk, pluszfeladatot jelent a devizában történő teljesítés.

Konkrét problémák

Néhány gondolatban rátérnék a szállítmányok továbbítása során tapasztalt konkrét problémákra.

Az első vonatban 2 szállítmány (*SFOR/18HU* + *SFOR/19HU*) került továbbításra Szolnok és Szajol állomásokról.

Az **MH 1. Könnyű Vegyes Ezred** helyszíni szemrevételezés után kirakóállomásként Rajlovac állomást adta meg, az állomás azonban a Sarajevo-i SFOR parancsnokság információja alapján **aknaveszélyes**. Ennélfogva a kirakóállomást módosítanunk kellett, így ment a szerelvény Sarajevo-Teretna vasútállomásra. Ez már eleve pluszmunkát igényelt, hiszen minden ügyszerítést módosítanunk kellett, ráadásul két héttel a tervezett indulás előtt az alakulat módosította a gördülőanyag igénylést.

A berakás megkezdésekor a vasúti szállításhoz szükséges engedélyek a **MH Katonai Közlekedési Központ** részéről beszerzésre kerültek, a menetrend a bosnyák határig rendelkezésre állt. 2002. május 13-án esemény nélkül, a terveknek megfelelően 07.00-12.00 között megtörtént a berakás. A magyar szakaszon a vonat menetrend szerint közlekedett, magyar területről május 14-én 07.45-kor kilépett.

Aznap kb. 09.00-kor értesítést kaptunk a szállítványparancsnoktól, hogy a horvát rendőrség tranzitengedély hiányában nem engedi tovább a szerelvényt. Telefonon értesítettük a **HM Beszerzési és Biztonsági Beruházási Hivatal** illetékeseit, akik koradélután megküldték a Horvát Belügyminisztérium részére a szükséges dokumentumokat.

Együttműködve a **HM Beszerzési és Biztonsági Beruházási Hivattal** és a **MH Szárazföldi Parancsnoksággal**, élelmiszer- és vízutánpótlás szállítása került megszervezésre Beli Manastir horvát határállomásra. Mindezek után a szerelvény másnap 2002. május 15-én 09.25-kor továbbindult. Az első vonat esetében információk hiányában nem sikerült megfelelően érkeztetni a rakodóhoz a szállítványt, így helyszíni operatív beavatkozással kellett intézkedni a szerelvény megfordítására. A többi szállítványnál ilyen probléma már nem fordult elő.

A következő szállítvány, amelynél problémák merültek fel, a kitelepült csapatok végleges elhelyezésére szolgáló tábor építésénél felhasználásra kerülő személyi állomány és műszaki gépek kiszállítása (**SFOR/36HU**) volt.

A szállítási feladat megtervezésére, megszervezésére és a végrehajtás előkészítésére mindössze 8 nap állt rendelkezésre, beleértve ebbe a hétvégét is. A **MH 37. Műszaki Dandár** kiszállításra tervezett eszközeiről pontos adatok csak későn álltak rendelkezésre.

A BAT-2 munkagép csak az utolsó pillanatban került le a kiszállításra tervezett eszközök listájáról, a billenés Tátra vasúti rakszerelvényen túlérő teherautók nem a dandár állományából kerültek ki, ezek pontosítása külön feladatot igényelt.

Augusztus 09-én a rakodási gyakorlat során derült ki, hogy a **Raabersped Kft.** hibát követett el, közben kellett járni a szállítmányhoz beérkező TWA kocsik vámkezelésénél. Megbízunk egy helyi vámügynökséget, hogy a **Raabersped Kft.** költségére végezze el az ilyenkor szükséges feladatokat. Ezek elintézése után az alakulat még aznap módosította a másnapi berakásra vonatkozó berakási tervét.

2002. szeptember elején került sor a KRK két sérült BTR-80 harcjárművének cseréjére (**SFOR/42HU**).

A sérült BTR-80-ok cseréjét a **MH 64. Logisztikai és Támogató Ezred** idejében jelezte, megadta a kívánt gördülőanyag mennyiséget és a tervezéshez szükséges adatokat. Az alakulat kérte, a szállítmány biztosításához központi őrség kerüljön kirendelésre. A kiszállítás idejét a táborépítésnél felhasználandó lakókonténerek kiszállításához igazítottuk, így a két szállítmány egy vonatban közlekedett volna le.

Mivel azonban a lakókonténerek kiszállítása többször elhalasztásra került és a harcjárművekre szükség volt, úgy döntöttünk a kiszállítást külön hajtjuk végre.

Időközben Budapesten megrendezésre került az SFOR-KFOR vasúti konferencia, ahol minden érdekelt fél megerősítette, hogy a **Slavonski Samac / Bosanski Samac** horvát-bosnyák vasúti átkelőhelyen a **híd** újjá lett építve és meg van nyitva vasúti forgalom számára. Ez az átkelőhely rövidebb menetidőt biztosít, ezzel egyidejűleg csökkenti a szállítási költségeket is.

A kiszállítás tervezése során kaptuk feladatként a Szentestről kiküldött személyi állomány és műszaki gépek hazahozatalának megszervezését. Mivel a bosnyák vasúti kocsiparkról semmiféle információval nem rendelkezünk, mindenképpen magyar kocsikat terveztünk a szállítás végrehajtásához igénybe venni. Azonnali operatív munkával sikerült még a BTR-80 szállítmánnyal együtt kiküldeni a visszaszállításhoz szükséges normál és süllyesztett pórekocsikat, valamint az étkező és hálókocsikat. Így a BTR szállítmány vonattá kiegészülve szeptember 10-én elindult és rendben leközlekedett.

A BTR-80 harcjárművek cseréjének végrehajtását követően a sérült BTR-ek (**SFOR/ 43HU**) a Szentestre induló műszaki csapattal (**SFOR /45HU**) együtt szeptember 16-án rendben elindult.

A táborépítéshez felhasználásra kerülő lakókonténerek kiszállítása (**SFOR/38HU és SFOR/39HU**) szóban került elrendelésre a szentesi mű-

szakiak kiszállítása utánra, augusztus közepére időzítve. A szállítás **3 alkalommal került elhalasztásra**, végül október elején került kiszállításra a 105 db lakókonténer és a táborépítéshez szükséges 70 tonna anyag 2 vonattal.

Az első hivatalos megkeresés a **HM EI Rt. Vagyonkezelő igazgatósága** részéről csak szeptember 20-án érkezett „**Tájékoztató**” tárgyban és semmi konkrétumot nem tartalmazott az igényelt gördülőanyaggal kapcsolatosan. A második vonat esetén a korábban leponosított, megrendelt és kiállított gördülőanyag mennyiség a berakás napján módosításra került.

Jellemző a hozzáállásra és a szakértelem hiányára, hogy nem a szállítási feladatot megrendelő **HM EI Rt.**, hanem a berakást végző, velünk semmiféle jogviszonyban nem álló, **MÁV KOMBI** jelezte, hogy nem elég a vasúti kocsi. Operatíván intézkedtünk, így a szállítási feladat rendben lezajlott.

Összegzés, javaslatok

A szállítások tervezésénél és végrehajtásánál a végrehajtó alakulatok, szervek nem minden esetben készülnek fel rendesen a feladat végrehajtásra. Ez azt jelenti, hogy a Gördülőanyag igénylések többször módosításra kerülnek, ha egyáltalán megérkeznek, az adatszolgáltatás nem minden esetben kielégítő, sok utánajárásra, telefonos pontosításra van szükség a szállítási feladatok határidőre történő végrehajtásához.

Az aknaveszélyes Rajlovac állomás példája mutatja, hogy szükség van minden nemzetközi szállítási feladat - legyen az missziós vagy gyakorlatra történő szállítás - tervezése esetén már a tervezések megkezdésétől, a helyszíni szemrevételezés stádiumában is szakmailag jól felkészült közlekedési szakember bevonására.

Mindezek ellenére a MH KKK szállító szakemberei a KRK érdekében történő nemzetközi szállítási feladatokat is nagy rugalmassággal, a többszöri módosítások miatt keletkező többletmunka ellenére sikeresen hajtották végre.