

Szarvas László

Stratégiai Légi Szállítási Képesség – egy új többnemzeti megoldás

A NATO stratégiai koncepciója és az EU által kidolgozott Európai Biztonsági Stratégia határozza meg a tagországok közös védelmi célkitűzéseit. Védelmi stratégiájában mindkét szervezet nagy hangsúlyt fektet a saját tagországainak területén kívüli válságkezelő műveletekre és a végrehajtásukhoz szükséges, gyorsan bevethető, a világ bármely részére telepíthető erők, képességek kialakítására. E szándék hozta létre a különböző többnemzeti összefogásokat ezen a téren, melynek egyik legújabb példája a Stratégiai Légi Szállítási Képesség (Strategic Airlift Capability – SAC), ez a NATO-ból kiinduló, de uniós és nemzeti szükségletekre is választ adó kezdeményezés.

Az egyik legégetőbb képességihiány mindkét szervezet feladatainak végrehajtása során a katonai műveletekben igénybe vehető stratégiai légi szállítási kapacitások korlátozottsága. Ezt felismerve a NATO és az EU folyamatosan keresi a megoldásokat. Az egyik legújabb, a NATO égisze alól kiinduló többnemzeti kezdeményezés, a SAC-program mind a szövetség, mind Magyarország számára különleges jelentőségű. A NATO számára azért, mert a megvalósulása egyfajta példa lehet olyan szövetségi szinten fennálló képességihiányok csökkentésére, melyek nemzeti úton nem, de többnemzeti összefogással megoldhatók. Magyarország részére pedig a program előkészítésében – egy új és kis NATO-tagállamtól merőben szokatlanul – felvállalt igen aktív szerep, a feladatok rendkívül széles körűen és magas szinten koordinált végrehajtása, valamint az a tény, hogy a várható politikai, gazdasági és katonai előnyök érdekében hazánk nem tért ki a szükséges felelősségek vállalása elől sem, mind-mind előremutató példát jelentenek a honvédelmi tárca hazai és nemzetközi együttműködési tevékenységében.

A stratégiai szállítási igényt kiváltó követelmények

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

A csúcsértekezlet után kiadott stratégiai koncepció a NATO-feladatok közül előtérbe helyezi az ún. *out of area*, vagyis a szövetség tagországainak területén kívül végrehajtásra kerülő békeműveleteket. Erre az új kihívásra reagálva a DCI ún. telepíthetőségi és mozgathatósági (*Deployability and Mobility – DM*) követelményeinek figyelembevételével a tagállamok megkezdtek katonai erők mobilitásának növelését.

A tagországok vállalták, hogy kezdeményezik a katonai tengeri és légi szállító ka-

pacitásaik növelését (DM3), továbbá megvizsgálják a több nemzet által birtokolt légi és tengeri szállítóeszközök beszerzésének vagy tartós bérletének megvalósíthatóságát a NATO gyorsan telepíthető erői részére (DM5).

Az európai biztonsági stratégia célkitűzéseit szem előtt tartva az Európai Unió tagországai megalkották és elfogadták a Fő célkitűzés 2010 (*Headline Goal 2010*) című dokumentumot, melyben a tagországok kitűzték a katonai képességfejlesztés „mérőföldköveit”. A nyolc „mérőföldkő” közül négy foglalkozik az EU-erők telepíthetőségével és mobilitásával. Két célkitűzésben is a mozgáskoordinálás, a jelenleg meglévő eszközök jobb kihasználását tűzték ki célul. Két másik célkitűzés az EU gyorsan telepíthető erőinek a településükhöz szükséges szállítóképességek meghatározásával együtt történő fejlesztését és a telepíthetőségi képesség ellenőrzésére vonatkozó kritériumok kidolgozását határozta meg.

A fenti általános NATO/EU-célkitűzéseket konkretizáló számos szövetségi és nemzeti követelmény miatt szükséges a szövetséges, köztük az MH-alakulatok részére a megfelelő nagytávolságú légi és tengeri szállító kapacitás biztosítása.

Ezek közül az első az aktuális NATO haderő-fejlesztési követelményekben szereplő feladat, amely garantáltan rendelkezésre álló nagytávolságú légi és tengeri szállító kapacitás biztosítására szólítja fel a tagországokat (akár kereskedelmi szerződés igénybevételével is) a nemzeti erők (személyek és hadfelszerelés) szállítására a NATO felelősségi területén belül és kívül egyaránt.

A második szövetségi követelményt a NATO Reagáló Erők (*NATO Response Force – NRF*) koncepciója támasztja a nemzeti katonai szervezeteket feljárnó or-

szágok számára. Eszerint az NRF-be felajánlott erőknek gyorsan (adott esetben a megindulási parancs utáni 6. naptól kezdődően) telepíthetőnek kell lennie a világ bármely pontjára és ott akár 30 napig, utánpótlás szállítása nélkül is alkalmazhatónak kell maradnia.

A hazai követelmények olyan, a védelmi felülvizsgálat nyomán meghatározott egyes MH-feladatokból, ambíciószintekből következnek, mint például más tagország megsegítése, nemzetközi válságkezelés (1000 fő), humanitárius segítségnyújtás vagy a terrorizmus elleni harc.

Végül a legújabb szövetségi követelményt az Európai Unió katonai erői megalkításának és alkalmazásának koncepciója támasztja. Az EU katonai koncepciója szerint a harccsoportoknak (köztük az olasz–magyar–szlovén harccsoportnak is) készen kell állniuk arra, hogy az EU-nak a katonai műveletet jóváhagyó döntése után tíz napon belül az alkalmazási területen megkezdjék a feladatot.

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

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

- szemrevételezés, majd kitelepülés az alkalmazási területre;
- utánszállítások megszervezése, sérültek, betegek légi kimentése;
- személyi állomány váltása, szabadságolás megszervezése légi szállítással;
- hazatelepülés az alkalmazási területéről.

Az iraki misszió kezdete óta a felsorolt nagytávolságú szállítási feladatok végrehajtásával a Magyar Honvédség Közlekedési Szolgálatra számos hasznos tapasztalatot szerzett. Az elmúlt évek katonai nagytávolságú szállításainak teljesítményadatait elemezve és a fentiekben taglalt hazai és szövetségi követelményeket szem előtt tartva levonható a következtetés, hogy a stratégiai légi és vízi szállítás jelentősége a Magyar Honvédség számára megnőtt, a szükséges kapacitások biztosítása elengedhetetlen.

Légi szállítási feladatok és szükségletek a Magyar Honvédségben

Az alábbiakban konkrét adatokkal alátámasztva mutatjuk be hazánk jelenlegi katonai légi szállítási feladatait és szükségleteit.

A Magyar Honvédség légi szállítási feladatai két fő részre oszthatók.

1. Nagy távolságra, nagy tömegű hadfelszerelés (elsősorban technikai eszköz), sebély és személyi állomány szállítása. Ilyen feladatok merülnek fel egy-egy katonai misszió ki- és visszatelepülése, valamint váltásai során. A missziók ellátása is generál olyan nagy tömegű légi szállítási feladatokat (pl. harceszköz cseréje, javítása hazai területen stb.), melyhez nagyméretű, nagy hatótávolságú repülőgépek igénybevétele szükséges. Különböző katonai és humanitárius segélyszállítmányok költséghatékony és gyors eljuttatása is megkerülhetetlenné teszi ilyen eszközök felhasználását. Kifejezetten szükséges az ilyen kapacitású és garantáltan, rövid időn belül rendelkezésre álló légi szállítási képesség a NATO és EU gyorsreagálású erőiben (NRF, EU-harccsoport) készenléti szolgálatot adó magyar erők azonnali reagáló képességének bizto-

sításához. Az ilyen feladatok egy részének hosszabb távon is garantáltan rendelkezésre álló megoldása hazánk részvétele a SAC (C-17)-programban. Ezeknek a feladatoknak a szállítási szükséglete azonban meghaladja a programban lekötött 50 óránkat, ezért a C-17-képesség mellett továbbra is szükséges más *katonai* (két- és többoldalú együttműködési megállapodások útján) vagy *polgári* (közbeszerzés útján) légi szállító kapacitások igénybevétele. A nagytávolságú (stratégiai) légi teherszállítási feladatok garantált biztosításának egyik – jelenlegi és rövid távú – megoldása a Stratégiai Légi Szállítás Átmeneti Megoldás (SALIS) csoportban történő részvétel annak működéséig, vagyis tervezetten az A-400M repülőgépek rendszerbe állásáig (2010–2018). A SALIS szerződés meghosszabbítását jelenleg 2010 végéig tervezik az ezzel foglalkozó munkacsoportban.

2. Kisebb kapacitással, alapvetően rövidebb távolságra kisebb tömegű hadianyag- és kisebb csoportos személyszállítási feladatok. Ilyen feladatok merülnek fel többek között a missziók utánszállítása, a missziókban résztvevők szabadságolásának lebonyolítása, VIP-személyek látogatása, kis tömegű, de fontos szállítmányok (pl. sürgős lőszer-, missziós karácsonyi levél- és csomagküldemények stb.) eljuttatása kapcsán. Erre alkalmas gépeket alkalmaznak a szövetségesek a műveleti területen belüli szállításokhoz a kevésbé kiépített (csak katonai célra megfelelő) repterekre, vagy egészségügyi, illetve a katonákat fenyegető veszély esetén elrendelendő kiürítési (evakuációs) szállításokra. Az ilyen – a NATO/EU szövetséges és egyéb katonai kiképzési és együttműködési feladatrendszeren belül nap mint nap felmerülő – szállítási feladatok biztosítására szinte minden NATO/EU-ország (a legkisebbeket is beleértve) saját, állami (katonai) légi szállító ka-

pacitást tart fenn, ezért szükséges ezt fejlesztenie a Magyar Honvédségnek is.

NATO- és EU-tagságunkból, ambíció-szintjeinkből, vállalt feladatainkból következően az elmúlt években a Magyar Honvédség is szélesebb körű katonai műveleteket hajtott végre hazánktól egyre távolabb. Az MH Közlekedési Szolgálat szervezte és nyomon követte az említett missziók alatt végrehajtott szállításokat, összegyűjtötte a vonatkozó teljesítményadatokat, amelyekből következtetések vonhatók le a felmerülő

A Magyar Honvédség stratégiai légi szállítási szükségleteinek számvetése

2006 márciusában a brit védelmi miniszter kezdeményezte, hogy a NATO- és EU-országok a brit példa alapján elemezzék és azonosítsák nagytávolságú katonai légi szállítási szükségleteiket, majd a többféle felkínált lehetőség közül választva lépjenek előre azok biztosításában. A NATO/EU-kötelezettségvállaláson alapuló korábbi felmérések, illetve a 2006-os brit kezdeményezés kapcsán elvégzett elemzés alapján az MH nagytávolságú légi teher- és személyszállítási kapacitás-szükségletei jelenleg (évente) a következőkben foglalhatók össze (HM Fejlesztési és Logisztikai Ügynökség, Anyagi-technikai és Közlekedési Igazgatóság, Közlekedési Osztály adataira alapján):

1. teherszállítás: An-124 110 repülési óra, C-17 90 repülési óra, C-130 150 repülési óra;
2. személyszállítás: B-737 130 repülési óra, C-17 20 repülési óra, C-130 150 repülési óra.

Az eredmény természetesen átlagolt és egyszerűsített adatokon alapul (pl. egy felajánlott alegység technikai eszközeinek 15–20%-át veszi a légi szállításnál alapul, a többire tengeri szállítást valószínűsít), és a szükséglet a művelet helyszínétől, távolságától, megközelíthetőségétől és infrastruktúrájától erősen függ (lásd Irak és Afganisztán vonatkozásában a légi és tengeri szállítások aránya). Az eredmény nem tartalmazza a taktikai kapacitású gépekkel végrehajtandó (napi) feladatok szükségleteit sem. A felajánlások kiszélesedésével (dandár) a szükségletek középtávon jelentősen nőhetnek.

szükségletekre és a számba vehető megoldási módokra vonatkozóan egyaránt. Az MH Közlekedési Szolgálat az elmúlt négy év (2004–2007) légi szállítást igénylő feladatainak (állományváltás, pihentetés, kitelepítés, utánszállítás, katonai légihíd, eszközszállítások, segélyszállítás, személyi állományváltás az ISAF-, a KFOR-, az iraki NTM-, az MFO-, az UNFICYP- stb. missziók számára, illetve a nemzetközi gyakorlatok) teljesítése során 227 alkalommal vett igénybe külföldi katonai gépeket (10 096 főt és 1479 tonna terhet szállítva ezekkel). Ugyanabban az időszakban a hazai An-26 gépek 6129 órányi szállítási feladatot végeztek el. A nemzetközi polgári légi szállítás igénybevételével végrehajtott személy- és áruszállítások szállítási költségei 2004-ben 411,4, 2005-ben 320,5, 2006-ban 724,1, 2007-ben pedig 527,5 millió forintot tettek ki.

A fenti adatokból is kitűnik, hogy a hazai An-26-osok és más államok katonai repülőgépeinek kapacitásán felül a négy év alatt több mint kétmilliárd forint kiadás keletkezett amiatt, hogy polgári gépeket kellett igénybe venni.

A kapacitás biztosításának eddigi lépései Magyarországon

A Magyar Honvédség eddig három módon biztosította a katonai szervezeteinek mozgatásához szükséges stratégiai légi szállítókapacitást: saját katonai repülőgépek használatával, többnemzeti együttműködésben történő részvétellel, illetve kétoldalú megállapodásokkal történő kapacitásbiztosítással.

1. *Saját katonai repülőgépek használata.* Az MH meglévő öt darab, 2002–2003-ban felújított An-26-os teherszállító repülőgépének kapacitása jelenleg rendkívül intenzíven van kihasználva, annak ellenére, hogy ez az

eszköz elsősorban taktikai (kis távolságú) szállításokra alkalmas, 2000 km-es hatótávolsága, s mintegy öttonnás szállítóképessége teszi lehetővé. Koruk és állapotuk alapján a gyártó előírásai szerint még egy javítással, hasonlóan intenzív használat mellett 2012–2013-ig alkalmazhatók költséghatékonyan. A NATO/EU vezette műveletek esetében a várható alkalmazási területek földrajzi távolsága (három-hatezer km) figyelembevételével korlátozottan alkalmasak a személyi állomány és a hadfelszerelés légi szállítására. A raktér méretei alapján terepjáró személygépkocsinál nagyobb haditechnikai eszközök nem szállíthatók bennük.

A hazánkhoz hasonló nagyságú vagy hozzánk hasonló helyzetben lévő NATO/EU-tagországok törekednek légi szállítóképességeik megteremtésére vagy növelésére. Lengyelország 2004-ben nyolc darab CASA (C-295) típusú spanyol szállító repülőgépet vett 228 millió dollár értékben, Csehország két darab többfunkciós AIRBUS 319 típusú repülőgépet vásárolt 2006-ban és további, kifejezetten katonai szállító repülőgépek megvásárlásával tervezi leváltani előregedett An-26-osait. Románia 1997-től kezdve vásárolt használt, C-130 típusú gépeket (négy darabot), melyekkel NATO-körökben nagy elismerést aratva önállóan szállította ki Afganisztánba az ottani békefenntartó műveletbe felajánlott zászlóalját. Jelenleg folyik további három darab C-130H típusú használt katonai szállító repülőgép beszerzése is román részről, valamint aláírták a megállapodást 220 millió euró értékben hét új C-27J Spartan típusú repülőgép beszerzéséről az olasz Alenia hadiipari vállalatcsoporttal. Ez utóbbi géptípusból vásárolt Görögország, Litvánia és Bulgária is. A PfP-tag Ausztria szintén három darab használt C-130-ast vásárolt 2002-ben, megteremtve így korábban nem

létező légi szállító kapacitását. A hejcei bal eset nyomán Szlovákia is elkezdte a tárgyalásokat An-24/26-osai leváltásáról C-130J, C-27J Spartan vagy CASA C-295 típusú gépekre. Ez utóbbi két típusból választva döntött Szlovénia is két darab katonai szállító repülőgép vételéről, melyek 2008-ban és 2012-ben állnak hadrendbe. Dánia három darab korszerű, megnövelt kapacitású C-130J típusú repülőgépet vásárolt. Szintén ugyanebből a típusból rendelt hat darabot Portugália. A katonai szállító repülőgépek európai piacán a legnagyobb megrendelést az EADS (AIRBUS) cég kötötte hét nyugat-európai NATO-tagállammal 180 darab A-400M típusú, az előzetesen megadott katonai követelményekre kifejlesztett gép leszállítására.

2. Többnemzeti együttműködésben történő részvétel. A műveletek támogatásához szükséges nagytávolságú légi szállítási kapacitás hiányának csökkentése érdekében a NATO prágai csúcsertekezletének döntései nyomán – saját képességeik fejlesztése mellett – számos tagország közösen tett lépéseket többnemzeti alapon létrehozandó, garantáltan rendelkezésre álló kapacitások katonai célú lekötésére.

A magyar honvédelmi miniszter 2004. június 28-án írta alá azt az egyetértési nyilatkozatot, amellyel hazánk is csatlakozott a ma már 18 NATO/EU-országot tömörítő *Stratégiai Légi Szállítás Átmeneti Megoldás (Strategic Airlift Interim Solution – SALIS)* csoporthoz. A SALIS fő célja, hogy 2006-tól kiegészítő és átmeneti légi szállítóképességet biztosítson a részes nemzetek által a NATO Reagáló Erők kötelékébe, valamint az EU-harccsoportokba felajánlott alakulatok szállításához, illetve egyéb nemzeti szállítási célokra addig, amíg a nemzetek növelni tudják saját katonai kapacitásaikat (várhatóan 2010–2012-ig).

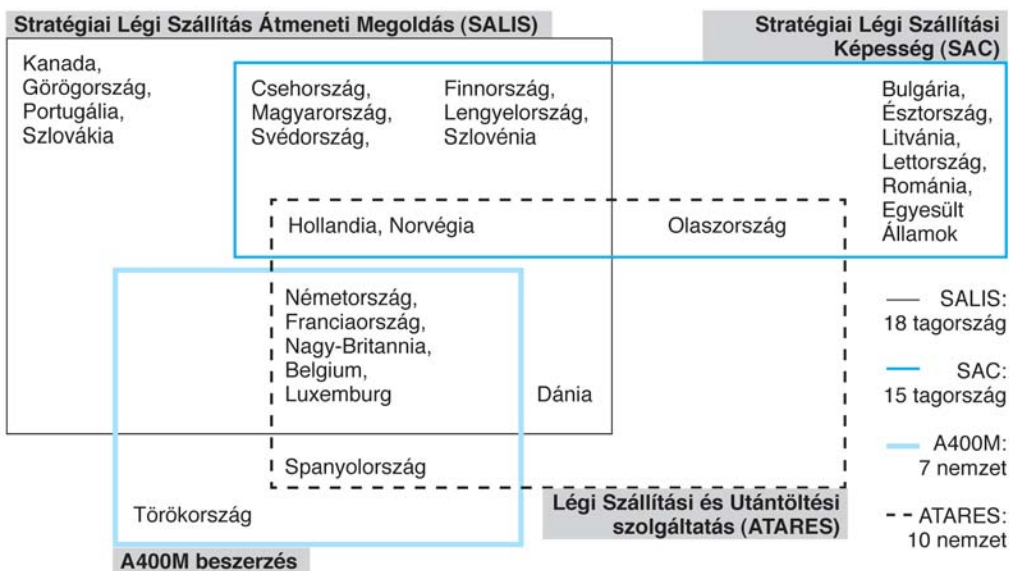
Az átmeneti közös légi teherszállító kapacitás polgári piacról történő biztosítására a NATO Fenntartási és Ellátó Ügynökség (NATO Maintenance and Supply Agency – NAMSА) beszerzési eljárást folytatott le, amelynek nyertese a piacot uraló orosz és ukrán vállalat által a külön e tenderre létrehozott, Lipcsében bejegyzett Ruslan–SALIS Gmbh lett.

Egy másik többnemzeti alapon 2006-ban indult együttműködés három darab C–17-es katonai szállító repülőgép vásárlását készíti elő jelenleg. A 15 NATO/EU-tagországot – köztük hazánkat – tömörítő partnerség intenzíven dolgozik a várhatóan 2008 vége és 2009 közepe között leszállítandó és Pápán állomásozó flotta felállításának és működtetésének feltételein. E közös projekt később leválthatja a SALIS-t, miután az abban a költségek döntő részét vi-

selő, „nagyak” tekinthető tagországok – Németország, Franciaország és Nagy-Britannia – 2010-től kezdve megkapják az A–400M gépeiket. E két többnemzeti alapon megvalósuló kezdeményezés részletes bemutatására és összehasonlítására írásunk további részében még kitérünk.

Egy harmadik többnemzeti légi szállítási kezdeményezés az EU Védelmi Ügynökségén (EDA) belül indult szintén 2006 elején A–400M és/vagy C–17 típusú gépek EU-nemzetek általi közös vásárlása érdekében. Valódi érdeklődés hiányában az EDA ma már egyértelműen csak az EADS-konzern európai gyártású gépének esetleges közös vásárlására, illetve az A–400M típusú gépeket vásárló országokban kiépítendő működtető és javító képességek közös használatára koncentrálna próbálja elindítani a projektet.

STRATÉGIAI LÉGI SZÁLLÍTÁS SZERVEZETEIBEN RÉSZT VEVŐ ORSZÁGOK CSOPORTOSÍTÁSA



Az összes NATO-tagország (26, kivéve Izland) képviselteti magát egy, kettő vagy három szervezetben.

(Forrás: Dobos Róbert örgy. HM FLÜ ATKI közl.o.)

3. *Kétoldalú megállapodásokkal történő kapacitásbiztosítás.* A rendelkezésre álló nemzeti katonai vagy többnemzeti úton biztosított légi szállítókapacitást meghaladó személy- és teherszállítási feladatok végrehajtására a nemzeti és a nemzetközi polgári piacról biztosítanak repülőgépeket. A haderőfejlesztési feladatok teljesítése, valamint a polgári légi szállítókapacitás biztosítása érdekében a honvédelmi tárca illetékes szerve közbeszerzési eljárás lefolytatása után választja ki a szállítómányozót és működik együtt vele elsősorban a személyszállító charterek, valamint a kisebb mennyiségű teherszállítási kapacitások bérlése területén, melyekre a SALIS és más megállapodások nem nyújtanak költséghatékony megoldást.

További kiegészítő szállítási lehetőségeket biztosítanak a különféle katonai kétoldalú megállapodások más országok katonai légi szállítókapacitásának igénybevételére. Technikai megállapodás létezik a NATO brunssumi Összhaderőnemi Parancsnokságával, a német, a kanadai és a román hadsereggel. Ezeket hazánk elsősorban az afganisztáni misszióval összefüggésben kisebb mértékű személy- és speciális (pl. veszélyes) anyagszállításra használhatja fel.

A Stratégiai Légi Szállítási Képesség programja

A Stratégiai Légi Szállítási Képesség (SAC) programja, melynek keretében 15 NATO/EU-tagország készíti elő három darab C-17 típusú katonai szállító repülőgép többnemzeti alapon történő megvásárlását, döntő fontosságú szakaszába lépett. A tagországok eldöntötték a flotta működési bázisának a helyét, illetve kiválasztották a gépeket állami légi járműként regisztráló nemzetet. Ezekkel a döntésekkel lehetővé

tették a C-17-projekt egyik legfontosabb dokumentumának, a gépek vásárlása és üzemeltetése alatti tagállami együttműködés szabályait tartalmazó egyetértési nyilatkozat tervezetének véglegesítését. Jelenleg folyik a SAC egyetértési nyilatkozat ratifikálása és aláírása a kezdeményezés tagállamaiban: a projekt teljes körű megvalósítása ezután indulhat meg.

A továbbiakban a SAC-program eddigi történetét és jelentőségét mutatjuk be.

2006 áprilisában a NATO védelmi minisztereinek februári informális taorminai értekezletén tanúsított érdeklődés hatására, valamint a NATO beszerzésekért felelős főtitkárhelyettese, az amerikai Marshall Billingslea kezdeményezésére megkezdődött egy multinacionális előkészítő munka nagytávolságú (stratégiai) légi szállítóeszközök közös beszerzésére. A kezdeményezés lényege, hogy olyan gépek beszerzésére szövetkezzenek az országok, amelyeknek használata a NATO/EU nagytávolságú szállítási képességeinek hiányát csökkenti, és alapvetően nem függ sem a piaci viszonyoktól, sem a vállalkozói rendelkezésre állástól.

Jelenleg egyetlen ilyen szempontoknak megfelelő katonai szállító repülőgép gyártósora működik, ezért a C-17-es típusú, Globemasterként is ismert, a BOEING (USA) cég által gyártott katonai szállító gép beszerzését célozták meg a program során. A NATO 2006. novemberi rigai csúcstalálkozóján bemutatott C-17-es szállító gép kifejezetten katonai szállítóeszköz, nagy méretű haditechnikai eszközök, nagy mennyiségű hadfelszerelés (esetleg humanitárius segély) vagy akár 168 személy nagytávolságú, nem kiépített repterekre történő szállítására is alkalmas.

Az informális előkészítő munka eredményeképpen 2006 szeptemberében 14, majd novemberben újabb két ország, ha-

zánk és Norvégia csatlakozott hivatalosan is egy szándéknyilatkozat aláírásával a kiválasztott C-17 típusú katonai szállító repülőgép megvásárlásának előkészítésére alakult programhoz. Az Egyesült Államok, Hollandia, Olaszország, Dánia, Norvégia mellett eredetileg mind a tíz új NATO-tagország csatlakozott a program előkészítéséhez. Két NATO-partnerségi állam, Svédország az elejétől kezdve, míg Finnország 2007 júniusától tagja a kezdeményezésnek. Dánia és Szlovákia azonban időközben kilépett a kezdeményezés előkészítéséből és kérdéses, hogy Csehország marad-e a programban.

A kezdetben kialakított koncepció alapján a kezdeményezésben részt vevő NATO/EU-tagállamok a repülőgépek összes repülési kapacitásának lekötése, vagyis a vállalt repülési órák arányában vesznek részt háromnegy darab C-17-es megvásárlásában. A gépeket elsősorban saját NATO/EU katonai misszióik, valamint humanitárius segítségnyújtással összefüggő és egyéb nemzeti stratégiai légi szállítási szükségleteik kielégítésére egy multinacionális katonai szervezet útján a németországi amerikai bázisról, Ramsteinből működtetik.

A gépek megvásárlására és működtetésének támogatására létrehozzák a NATO Légi Szállítást Kezelő Szervezetet (*NATO Airlift Management Organisation – NAMO*), amely tulajdonosa is lesz egyben a gépeknek. A NAMO Alapokmányt (*NAMO Charter*) az Észak-atlanti Tanács (*North Atlantic Council – NAC*) 2007. június 20-i ülésén fogadták el azzal a kitételrel, hogy a szervezet tényleges megalakulására csak a vásárlás és működtetés feltételeiről szóló SAC Egyetértési Nyilatkozat (*SAC MOU – Memorandum of Understanding*) aláírása után kerülhet sor.

A gépek működtetését a programban részes tagországok katonáiból és civil al-

kalmazottaiból álló multinacionális katonai szervezet, az ún. Nehéz Légi Szállító Ezred (*Heavy Airlift Wing – HAW*) fogja végezni, melynek logisztikai szükségleteit a gépeket tulajdonló NATO-szervezet, a NAMO ügynöksége, a NAMA (*NATO Airlift Management Agency*) biztosítja. A karbantartást az első három évben kiszervezés útján polgári cég, a gépeket építő Boeing vállalat fogja végezni. Ezután a tagállamok fogják eldönteni, hogy továbbra is ezt a szolgáltatást vásárolják meg, vagy saját karbantartó alegységet állítanak fel és képeznek ki erre. A működtetés és karbantartás helye egy katonai szállítási feladatokra és a gépek karbantartására felkészített repülőtér, a Fő Műveleti Bázis.

Az MOU szövegének véglegesítése 2008. február elejére készült el, így akkor kezdődhetett meg a megállapodás nemzeti jóváhagyásának folyamata. Ez hosszadalmas eljárás, hiszen a nemzetek jogi előírásai különbözőek, és figyelembe véve a program költségeinek nagyságát és a hosszú távú (mintegy 25–30 éves) elkötelezettséget, a tagállamok többségében kormány-, illetve parlamenti jóváhagyást igényel. Azok az országok, amelyek részt kívánnak venni a program megvalósításában, a tervek szerint 2008 őszéig írják alá a nyilatkozatot. Ez jelent végleges elkötelezettséget a program beindítására, valamint arra, hogy a finanszírozáshoz szükséges forrásokat az aláírás után azonnal felálló NAMO/NAMA rendelkezésére bocsássák.

A ramsteini légibázis egy 40 ezer főt számláló, Németországban települt amerikai katonai közösség központja, valamint az USA és az ázsiai, afrikai fogadó területek közötti hatalmas katonai forgalom legjelentősebb tranzitrepertere, valamint egy C-130-as szállítógépekkel felszerelt repülőegység bázisa is. Korszerű létesítményei, méretei alapján képességei eléri, esetenként meghaladják a budapesti ferihegyi reptér képességeit.

Hazánk a nem hivatalos előkészítés kezdetétől, 2006 tavaszától figyelemmel kísérte a kezdeményezés beindítására irányuló munkát. Ez a szándéknyilatkozat szövegének kidolgozásával és annak aláírásával, vagyis a hivatalos előkészítő munkához való csatlakozási szándék kinyilvánításával vált volna valóra. 2006 nyarán azonban, elemezve az akkor rendelkezésre álló információkat, költségszámvetéseket, a hazai szakemberek (köztük e cikk szerzője is) azt a javaslatot tették, hogy a várható nagy költségekre és a részt vevő tagállamok kis számára tekintettel Magyarország a szándéknyilatkozatot akkor ne írja alá, de a munkacsoport munkáját kísérelje figyelemmel, és abban megfigyelőként vegyen részt.

2006 szeptemberében azonban az előzetes várakozásoknál jóval több, 14 nemzet írta alá a szándéknyilatkozatot, így a várható költségek elosztása is kedvezőbbé vált a kis nemzetek számára. Hazánk így megalapozottabban dönthetett arról, hogy a megfigyelői státust az előkészítésben deklaráltnak részt vevő tagállami pozícióra cseréli. Magyarország a programhoz való 2006. novemberi csatlakozásakor a tagországok közül a legkevesebb – 40 – repülési óraszámot vállalta, és ezzel eleinte nem volt jelentős szereplője a projekt előkészítésének. Ez a helyzet gyökeresen megváltozott 2007 januárjában, amikor a projekt megvalósítását akadályozó német magatartás miatt – Németországnak ugyanis a konkurens A-400M típusú katonai szállító repülőgép gyártásához fűződött gazdasági érdeke – az addig egyetlen lehetséges települési hely, Ramstein mellé alternatív Fő Műveleti Bázisokra kértek javaslatot a tervezést vezető amerikai szakemberek.

Miután alaposan megvizsgálták a lehetőségeket, a hazai katonai szakemberek tényekkel, érvekkel alátámasztva és a honvédelmi vezetés jóváhagyásával 2007

februárjában az MH Pápa Bázisrepülőteret ajánlották a SAC-nemzetek képviselőinek figyelmébe. A meglehetősen érdektelenséggel fogadott magyar javaslat ügye akkor vett alapvető fordulatot, amikor Szekeres Imre honvédelmi miniszter a NATO főtitkáránál tett 2007. március 1-jei látogatásán bejelentette: hazánk vizsgálja annak lehetőségét, hogy amennyiben a program előkészítésében részt vevő nemzetek Pápát választják a megvásárlandó gépek bázisrepterének, akkor készek vagyunk fontolórra venni a szállító repülőgépek hazai állami légi jármű-nyilvántartásba vételét is. A bejelentés jelentőségét az adta, hogy ezzel Magyarország hivatalosan is ringbe szállt az amerikaiak által preferált és a többi nemzet által is egyetlen tervezési lehetőségként elfogadott Ramsteinnel szemben, és elsőként deklarálta, hogy megfontolja a gépek regisztrációját, amire akkor még nem volt vállalkozó tagállam.

Ekkor alakult meg a honvédelmi tárcán belül, de a gazdasági és közlekedési minisztérium és a külügyminisztérium, valamint alkalmanként a pénzügyminisztérium szakembereivel kiegészülve a HM Fejlesztési és Logisztikai Ügynöksége által vezetett munkacsoport, melynek az volt a legfontosabb feladata, hogy a hivatalos és végleges magyar ajánlatot minden szempontból megvizsgálja, kidolgozza és kormánydöntésre előkészítse. Ennek során a munkacsoport megvizsgálta

- a reptéren a C-17-esek működtetéséhez szükséges beruházási szükségleteket;
- a vásárláshoz és működtetéshez szükséges források nagyságát és biztosíthatóságát;
- a gépek magyar felségjellel történő ellátásának lehetőségét és következményeit;
- a szakmai és gazdasági hatásokat;

– az esetleges külpolitikai és nemzetbiztonsági kockázatokat.

A széles körben lefolytatott és egyeztetett vizsgálatok eredményeképpen elkészült előterjesztés alapján 2007. június 13-án a kormány határozatot fogadott el, amely lehetővé tette a pápai katonai repülőtér hivatalos felajánlását a vásárlásra kerülő flotta és az azt működtető katonai szervezet települési bázisának, és határozott arról is, hogy a pápai bázis elfogadása esetén felajánlja a gépek magyar állami légijárműnyilvántartásba vételének lehetőségét.

A magyar kormányhatározat tartalmáról Szekeres Imre honvédelmi miniszter a NATO 2007. június 14–15-i hivatalos miniszteri értekezletén tájékoztatta kollégáit.

A magyar ajánlat komolyságát és kormányzati támogatottságát látva a SAC-munkacsoport felkérte az amerikai Légi Mozgatási Parancsnokság (*Air Mobility Command – AMC*) szakembereit a pápai repülőtér alkalmasságának és a működtető alakulat települési feltételeinek helyszíni vizsgálatára. A 2007 júniusában és augusztusában lefolytatott alapos vizsgálatok – melyek hazai előkészítésében a honvédségi szakemberek mellett Pápa város önkormányzata is nagy szerepet játszott – pozitív eredménnyel zárultak. A konklúzió szerint Pápa életképes opció a C-17-es flotta és a működtető szakemberek településére.

Erről a SAC-munkacsoport résztvevői – mintegy hetven külföldi szakember – is meggyőződhetek 2007. augusztus végi pápai látogatásukkor, amikor a hazai katonai közlekedési szakemberek és az USA Középső Parancsnokságához vezényelt Nagy Gábor ezredes hathatós közreműködésével – nem teljesen véletlenül és annál nagyobb meglepődéssel – a Magyar Honvédség afganisztáni műveletének váltása keretében éppen egy amerikai C-17-es ki-

szolgálását és rakodását láthatták. Saját maguk is megbizonyosodhattak arról, hogy a magyar ajánlat nemcsak a katonák, hanem a helyi önkormányzat és lakosság támogatását is élvezi. Hazánk ekkor növelte a programban vállalt repülési óráit ötvenre. Már ekkor hivatalosan jelezte néhány ország, hogy hazája elfogadja és támogatja a magyar ajánlatot.

Kisebbszűzást jelentett a program előkészítésében, hogy 2007. szeptember 7-én a román honvédelmi miniszter is felajánlotta a Konstanca mellett lévő katonai–civil vegyes hasznosítású repülőtérrel, valamint a gépek regisztrációjának lehetőségét a SAC-országoknak. A román opciót is megvizsgálva végül a SAC-nemzetek 2007. november 15-én a magyar ajánlat elfogadása mellett döntöttek. A döntés következményeképpen a megvásárlandó repülőgépek Fő Műveleti Bázisaként Pápát, felségjel szerinti nemzeteként pedig Magyarországot jelölték meg a Egyetértési Nyilatkozat végső szövegtervezetében, a SAC tagországai pedig megkezdték annak hazai hivatalos egyeztetését. A kisebb kiigazítások után véglegesített nyilatkozatot a tervek szerint 2008 őszéig írják alá a csatlakozó államok magas szintű vezetői.

A program beindulásához legalább 3500 repülési óra vállalása szükséges az országok részéről. Ha ez megtörténik, akkor heteken belül feláll a gépek beszerzésére és a program megvalósításának lebonyolítására a NAMO, amelynek az országok a rendelkezésére bocsátják a gépek és kiszolgáló berendezések vételéhez, valamint a pápai beruházások megindításához szükséges forrásokat. Hazánk 2008. május 26-án a NATO-val befogadó nemzeti támogatási megállapodást kötött a NAMO-ra vonatkozóan, amellyel bázisegyezményt készít elő a település és a működtetés részleteiről. Megkezdődött a toborzás a működtet-

tő alakulatba és folyik a kiképzés tervezése. A működtető katonai alakulat, valamint a karbantartó polgári szervezet az első gép érkezése – a jelenlegi tervek szerint 2008 vége – előtt eléri a fogadási és a limitált támogatási készenléletet. Az első repülőgépet 2009 elején és közepén követi a másik két C-17-es. A teljes műveleti készenlélet három évvel az alapdokumentum hatálybalépése után érik el. Ez lesz az a mérföldkő a programban, amikor a befogadó nemzeti támogatási feladatok végrehajtása nyomán az infrastruktúra, a kiképzett személyzet, valamint a működéshez szükséges összes egyéb feltétel rendelkezésre áll.

A SAC-program megvalósulásának közvetlen hatásai Pápán

Az MH Pápa Bázisrepülőtéren jelenleg a NATO Biztonsági Beruházási Programjába (*NATO Security Investment Programme – NSIP*) tartozó beruházások eredményeképpen kisebb, C-130 típusú szállító repülőgépek és vadászrepülőök állomásoztatására van felkészítve. A C-17-es flotta, az azt üzemeltető katonai alakulat és polgári karbantartó szervezet települése, valamint a rendeltetésszerű működés biztosítása érdekében további beruházások szükségesek. A beruházások kezdeményezője, finanszírozója a tagországok megbízásából a NAMO/NAMA lesz. A beszerzések lebonyolításában a NATO Beszerzési és Fenntartási Ügynöksége (NAMSA) vagy a befogadó nemzet megfelelő szervezete működik közre. A SAC MOU szerint a beruházások végrehajtására szóló tenderre a SAC-nemzetek vállalatait kell meghívni. A beruházás során újonnan épített épületek és más infrastruktúra a magyar állam tulajdonába kerülnek, a SAC azonban jogosult lesz a maradványértékre, ha valamikor elhagyja őket. Ugyanez

vonatkozik a SAC finanszírozásában felújításra kerülő, meglévő épületekre is. A beruházásra biztosított összegek maradványértékét az avultatás figyelembevételével a magyar fél és a NAMO/NAMA évente fogja meghatározni. A beruházások finanszírozását a SAC tagországai vállalt repülési óraszámuk arányában biztosítják.

A nagyobb gépek folyamatos állomásoztatását vagy tranzitját biztosító fejlesztés a NATO-nak is érdekében áll, így megalapozott a remény, hogy a későbbiek folyamán a NATO más tagországai is támogatják a további pápai beruházásokat. Hazánk – kihasználva a Pápa iránt a NATO-ban mutatkozó érdeklődést – kezdeményezte a reptér figyelembevételét más NATO-képességcsomagok tervezésénél is. Pápa kiválasztása esetén ez további több milliárdos nagyságrendű – többségében szövetségi forrásokból megvalósuló – fejlesztést tenne lehetővé a későbbiek során.

A Műveleti Konceptió (*Concept of Operations – CONOPS*) részét képező Nehéz Légi Szállító Ezred állománytábla (*HAW Unit Manning Document – UMD*) véglegesítése (155 beosztás) megtörtént, a nemzetek részéről az egyes pozíciók feltöltése megkezdődött. A nemzetek vállalt repülőóráikkal (vagyis a program költségeiből vállalt részükkel) arányosan tölthetik fel a HAW beosztásait. Ennek megfelelően a legnagyobb létszámú kontingens az amerikai lesz közel 50 fővel, utána a svéd, a holland és a norvég következik egyenként 20–25 fővel. Mind a tizenöt SAC-nemzettől elvárják legalább egy katona Pápára vezénylését, azonban már most látható, hogy néhány ország a tőle elvárt mértékű hozzájárulást nem tudja megtenni. Az ő helyüket minden valószínűség szerint a Magyar Honvédség állományából vezényelték fogják feltölteni. Erre főleg adminisztratív és logisztikai területen kerülhet sor, mivel általános vélekedés szerint

ezeknek a beosztásoknak a betöltését a befogadó nemzetnek célszerű felvállalnia. A két beosztást jelentő magyar kvótán felüli szerepvállalásunk költségeit a kvótájukat nem kitöltő nemzetek kompenzálják.

A külföldi katonák legnagyobb része családotól fog három-négy éves váltásban Pápára és környékére telepedni. Ez praktikus azt jelenti, hogy hosszú távon mintegy 4–500 külföldi pápai tartózkodásával és a státusuk, megfelelő életfeltételeik megteremtésének igényével kell számolni. Mivel a C-17-es gépek élettartama – használatlól függően – mintegy 25–30 év, és reményeink szerint a flotta később új, akár más típusú gépekkel is bővíthet, a projekt időtartama várhatóan igen hosszú lesz, és a külföldiek létszáma már középtávon is növekedhet. Ez akár már három-négy év múlva is bekövetkezhet, ha a SAC-országok a gépek javítására, karbantartására az első években alkalmazott Boeing cég helyett szervezetszerű (tehát katonai) javító-karbantartó alegység felállítása és a HAW ezzel történő kibővítése mellett döntenek.

A külföldi katonák és családtagjaik fogadására Pápa felkészült, mivel a város önkormányzata a projekt előkészítésébe már a kezdetektől fogva bekapcsolódott. A két tannyelvű oktatás bevezetésében, a színvonalas lakhatási feltételek bővítésében, a szabadidős tevékenységek lehetőségeinek fejlesztésében, a külföldiek letelepedésének elősegítésében a város vezetésének is igen jelentős feladatai vannak: ennek a munkának az előkészítése jó ütemben halad.

A program jelentősége Magyarország szempontjából

A kezdeményezéshez való csatlakozásunk összhangban áll a kormányprogram céljai-

val és a Magyar Köztársaság NATO- és EU-csatlakozással együtt járó kötelezettségeinek teljesítésével. A csatlakozással a Magyar Honvédség (MH) feladatai alapvetően megváltoztak. Olyan távoli helyszíneken végrehajtandó műveletekre is készen kell lennie, melyek nagytávolságú (stratégiai) szállítások megszervezését teszik szükségessé sokszor rendkívül rövid idő alatt és saját, az e követelményeknek megfelelő katonai szállítóeszközök nélkül. A szállítógépek beszerzésében való részvétellel jelentősen enyhíthető a stratégiai légi szállítási képességben megmutatkozó nemzeti elmaradásunk. Ugyanakkor a főleg NATO-tagországokkal együtt vitt projekt ténye önmagában is előrelépést jelent a NATO-tagságból fakadó kötelezettségeink teljesítésében, ezen túlmenően pedig az Európai Unió katonai feladatainak végrehajtásához is képességet biztosít.

Magyarország a kezdeményezésben való részvételével jelentős lépést tesz a NATO és az Európai Unió képességihiányainak csökkentése érdekében. Olyan képességekhez jut a Magyar Honvédség, melyeket önerejéből belátható időn belül nem lenne képes biztosítani. Korlátozott mértékben ugyan, de garantáltan biztosítva lesz a NATO Reagáló Erők vagy az EU-harcsoportok kötelékében szolgálatot teljesítő magyar katonák, illetve kulcsfontosságú haditechnikai eszközeik nagy távolságban lévő alkalmazási területre, rövid időn belül történő szállítása is. A SAC realizálása azt jelenti, hogy a SALIS együttműködés megszűnése után is lesz egyfajta válaszuk a NATO-nak és az EU-nak a stratégiai légi szállítási képességek fejlesztésére vonatkozó követelményeire.

A Magyar Köztársaság más államokat sújtó természeti csapás (árvíz, földrengés, szökőár, mezőgazdasági katasztrófa nyomán bekövetkező éhínség stb.) esetén ké-

pes lesz önállóan és gyorsan eljuttatni a segélyszállítmányait a távoli katasztrófa sújtotta területekre.

Az MH Pápa Bázisrepülőtér melletti döntés az alábbi egyértelmű előnyökkel jár számunkra:

- a katonai repülőtér újabb funkciót kap, várhatóan legalább 25–30 évre, a potenciális bővülés (A–400M típusú repülőgépek esetleges befogadása) lehetőségével együtt;
- helyi szinten jelentős munkahely-bővítés és vásárlóerő-növekedés következik be (akár négy-ötmilliárd Ft/év);
- olyan tevékenység befogadására kerül sor a NATO- és EU-feladatokat végrehajtó országok érdekében, amely hazánk részére anyagilag is előnyös (várhatóan már rövid távon);
- hazánk elismertsége a NATO-ban és az EU-ban, valamint a szállítások révén a világ jelentős részén érzékelhetően növekszik.

A gépeket megvásárló, tulajdonló és működtetésüket támogató NAMO a napi ügyeket ügynökségén, a NAMA-n keresztül fogja intézni. A NAMO/NAMA a jelenlegi tervek szerint dandártábornoki szintű vezetővel együtt 32 fős NATO-szervezet lesz, amely a program részére a tagországoktól befolyó összes pénzügyi forrást kezeli majd. A beszerzéseket illetően a munkáját kezdetben a NAMSA segíti, de a gépek üzemeltetése és a felmerülő logisztikai igények kielégítése mindenképpen hazánkat teszi a NAMO/NAMA hosszú távú székhelyének logikus várományosává.

A NAMO/NAMA alapvető funkciói:

- infrastruktúraépítés és -kezelés (a pápai beruházások megrendelése és irányítása);
- logisztikai támogatás (a C–17-es flottát működtető szervezet részére a működési feltételek biztosítása);

- repülő-műszaki (a gépek légi alkalmazásának, továbbfejlesztésének folyamatos biztosítása);
- tervezési és fejlesztési (a működtetéshez szükséges különböző tervezési és fejlesztési feladatok végzése).

A NAMO/NAMA mindenképpen képviselteti hazánkban magát, hiszen a gépek működtetésének infrastruktúra-kezelési és -támogatási funkciója Magyarországról biztosítható a leghatékonyabban. A NAMO/NAMA tisztségviselői Pápan és esetleg Budapesten települnek, aminek a jelentősége, hogy legalább fiókiroda szinten, de akár főszékhelyként is Magyarország egy NATO-szervezetnek adhat hosszú távon otthont.

A pápai repülőtér bázisként történő kiválasztása nyomán a repülőgépeket üzemeltető és kiszolgáló, többségében külföldi személyzet évtizedekre Pápa környékére települ, így ingatlanok bérlésével, oktatási, kulturális, turisztikai szükségleteik kielégítésével, valamint napi fogyasztásaikkal növelik a térség gazdasági és kereskedelmi forgalmát.

A C–17es flotta rendeltetésszerű működésének biztosítása érdekében végrehajtandó, mintegy hatmilliárd forint értékű pápai beruházásokban való esetleges magyar részvétel (beruházóként, alvállalkozóként, beszállítóként stb.) is nagy bevételeket hozhat.

Önmagában a gépek működtetése nyomán is igen jelentős gazdasági hatás várható (üzemanyag-ellátás, szállítási szolgáltatások, a bázison dolgozó, jelentős mértékben növekvő számú személyzet munkájával, szükségleteinek kielégítésével – kommunikációs forgalom, étkezés, sport- és szabadidős tevékenységek, kommunális szolgáltatások stb. – kapcsolatos igények).

Erre vonatkozóan némi tervezési alapként szolgálhat az az összegzés, amely a NATO AWACS flottája geilenkircheni álló-

másoztatásának gazdasági hatásáról készült. Az AWACS-et működtető szervezet ugyan egy nagyságrenddel nagyobb a jelenleg tervezett SAC-alegységnél és a kapcsolódó szerződéses logisztikai támogató szervezetnél, a tendenciák azonban hasonlóak lehetnek. Az összegzés szerint az AWACS-alegység 2978 foglalkoztatottjának és a működéshez indirekt módon kapcsolódó 1673 munkahelynek a fizetései, a működtetéshez kötődő egyéb vásárlások és beruházások 2005-ben 397,1 millió euró (közel 100 milliárd forint) értékű gazdasági hatással voltak a bázis bővebb környezetében. Ennek alapján valószínűsíthető, hogy a pápai bázison való működés révén a térség évi négy-ötmilliárd forintos – később akár ennél is nagyobb – forrásbővüléssel számolhat legalább két-három évtizeden keresztül.

A program beindulása és működése néhány év után újabb érdeklődőket vonzhat, nagyobb igényeket generálhat, így a potenciális (pl. A-400M gépekkel történő) flottabővülésnek és a kiszolgáló személyzet létszámnövekedésének lehetőségét hordozza magában.

A pápai térség a SAC odatelepülése révén előbb juthat infrastrukturális fejlesztésekhez, melynek egyik példája a Győr és Veszprém közötti 83. számú fő közlekedési út régóta tervezett fejlesztésének előrehozataláról szóló döntés.

A programban olyan szállítókapa­citás létrehozását készítik elő a tagállamok, amely csökkenti a képességhiányokat és nem függ a piaci viszonyoktól, a vállalkozói rendelkezésre állástól. A C-17 kifejezetten katonai szállítóeszköz, nagy méretű haditechnikai eszközök, nagy mennyiségű hadfelszerelés (esetleg humanitárius segély) vagy többféle konfigurációban személyek nagytávolságú, nem kiépített repterekre történő szállítására is alkalmas.

A repülések (évi 3550 óra) túlnyomó részét a tagországokba üresen elrepülve, a szállítandó személyeket vagy felszerelést az adott ország területén berakodva és az igénybe vevő ország(ok) által megjelölt helyre szállítva hajtják végre a SAC C-17-esei. A műveleti területekről történő visszaszállítás esetén az igénybe vevő országokban kirakodva, üresen érkeznek vissza a pápai bázisukra. Az MH Pápa Bázisrepülőtéren várhatóan túlnyomórészt a Magyar Honvédség és a környező SAC-tagországok berakásaira kerül sor, amivel hazánk jelentős megtakarítást ér el, hiszen nekünk nem kell számolni a gépek más berakodóhelyre vagy onnan a bázisra üresen történő pozicionálásának jelentős költségeivel. Úgynevezett gyűjtőjáratok indítása esetén ugyanakkor, vagyis több tagország például közúton Pápara szállított kisebb mennyiségű felszerelésének egy célállomásra történő kiszállításakor, az ideiglenes tárolás és a rakodáshoz történő előkészítés igénye merül fel. A repülési órák, a nagytávolságú szállítási igények és a gépek darabszáma, valamint a kiképzési feladatok figyelembevételével Pápan évi három-négyszáz C-17-repülés várható.

A kifejezett katonai előnyök sorába tartozik, hogy a Magyar Honvédség hazai területen, jelentős missziós költségek nélkül tudja gyakorolni, erősíteni a többnemzeti környezetben, idegen nyelven történő együttműködési képességét.

Az elmúlt évtized jelentős, de mára lecsökkent nemzetközi feladatai (IFOR/SFOR-, majd KFOR-műveletek) után egy újabb katonai generáció is gyakorolhatja a befogadó nemzeti támogatás feladatait. Ennek hatása kormány szinten is jelentős, hiszen a programban a HM vezetésével más minisztériumok is végrehajtanak részfeladatokat.

A Magyar Honvédség nemcsak az együttműködésből profitálhat, hanem a

Pápán kiépített infrastruktúra használatából is, ha a saját katonai légi szállítókapa-
citásának egyre égetőbbben jelentkező
megújítása – az An-26-osok cseréje – után
az új gépek Pápán települnek.

A többnemzeti stratégiai légi szállítási kezdeményezések összehasonlítása

Stratégiai Légi Szállítás Átmeneti Megoldás – SALIS. A NAMSA által lefolytatott beszerzési eljárás után a szállítóval, a Lipcseben bejegyzett Ruslan-SALIS Gmbh-val megkötött szerződés alapján az alábbi garantált légi szállítókapa-
citás áll 2006 elejétől rendelkezésre:

- két darab An-124, teljes idejű bérlettel, készenlétben a lipcsei bázis repülőtéren;
- két darab An-124, hat napos készenlétben;
- két darab An-124, kilenc napos készenlétben.

A két darab teljes idejű bérletű An-124 repülőgép éves repülési kapacitásából (4800 óra) 2000 óra felhasználására vállalt garanciát a jelenleg 18 tagország, amit jelentős mértékben előre fizetnek, és a fennmaradó kapacitás rendelkezésre állását is finanszírozzák egy bizonyos összeggel. Hazánk része a rendelkezésre állási díjból mintegy 120 millió forint, ehhez járul még igénybevétel esetén a vállalt 24 repülési óráig mintegy 1,8, a további lekötött 34 órára mintegy 3,6 millió forint óránkénti szállítási költség. Ha mind az 58 órát felhasználjuk, akkor 1 236 050 euróba kerül a garantált rendelkezésre állási alapon biztosított stratégiai légi szállító kapacitás. Nagyobb szállítási szükséglet esetén további kapacitások is lekötethők más tagországok részéből. A két-két darab hat, illetve kilenc napos készenlétű An-124-es repülőgép

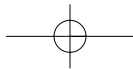
aktiválásáért és használatáért csak a valós igénybevétel esetén kell fizetni.

A nemzeti igények koordinálására a hollandiai Eindhovenben létrehozták a Stratégiai Légi Szállítást Koordináló Részleget (*Strategic Airlift Coordination Cell – SALCC*), amelynek legfontosabb feladata a nemzeti igények alapján a gépek aktiválása, a fel nem használt nemzeti repülési órák adásvétele, a váratlanul felmerülő nemzeti szállítási igények biztosítása, illetve az elmaradt feladatok miatt felhasználatlan repülési órák hasznosítása.

Politikai és katonai döntések alapján az MH 2006 augusztusában és szeptemberében a SALIS gépeivel telepítette ki az MH tartományi újjáépítő csoport (PRT) felszerelésének jelentős részét Afganisztánba, illetve hozta haza az MH könnyű gyalogszázad feleslegessé vált anyagait és eszközeit. Erre a három afganisztáni repülés alatt 45,2 repülési órát használtak fel. A minden SALIS-megállapodással kapcsolatos költséget tartalmazó, egy repülési órára vetített mintegy hatmillió forintos ár megfelelőnek tekinthető, figyelembe véve az elszállított felszerelés mennyiségét (288 tonna) és azt a tényt, hogy ez az ár állandó, nem megy fel szökőár, földrengés vagy egyéb válsághelyzetekben sem, mint a kereskedelmi fuvarpiacon általában. Akkor sem számít soknak ez a költség, ha tudjuk, hogy ma egy An-26-os repülési óra mintegy egymillió, egy C-130-as repülési óra több mint hárommillió forintba kerül. Ugyanakkor meg kell jegyeznünk, hogy ezeknek a repülőgépeknek a kapacitásait nem lehet összehasonlítani az An-124-es típusú repülőeszközökével.

A SALIS előnyei:

- nagy teherbírás 120 tonnáig ideális esetben (80–90 tonna általában);
- könnyű rakodhatóság (belső daru, átjárható raktér);



- túlméretes technikai eszközök befogadására alkalmas raktér (36m×6,4m×4,4m)
- költséghatékony szállítás (22 230 euró/repülési óra 2006-ban 45 óra repülés mellett).

A SALIS hátrányai:

- polgári repülőgép: limitált leszállási lehetőség nem kiépített reptereken; a felségjel szerinti állam korlátozhatja a repüléseket bizonyos – általa nem támogatott – feladatok esetében;
- a diplomáciai engedélyek beszerzése nehezkesebb;
- személyszállításra (6–12 fő kíséző kivételével) nem alkalmas;
- átmeneti megoldás, jövője behatárolt, bizonytalan.

A fentebb már részletesen ismertetett *Stratégiai Légi Szállító Képesség (SAC)* előnyei:

- viszonylag nagy teherbírás 76 tonnáig ideális esetben (40–50 tonna általában);
- személyszállításra is alkalmas (54, 102, 168, 188 fő);
- túlméretes technikai eszközök befogadására alkalmas, azonban az An-124-esnél jóval kisebb raktérrel (26 m×5,48 m×3,76–4,11 m);
- katonai repülőgép: leszállási lehetőség nem kiépített, veszélyes reptereken is;
- állami gép lévén a diplomáciai engedélyek beszerzése valamivel könnyebb;
- hosszú távú megoldás;
- hazánkban települ, így nincs „kiállási költség”;
- katonai, politikai és gazdasági haszna hazánk számára kiemelkedő.

A SAC hátrányai:

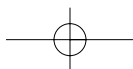
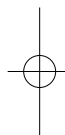
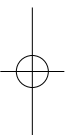
- a rakodhatóság nehezebb, előkészítést igényel (nincs belső daru, nem átjárható a raktér, speciális raklap szükséges a rakodáshoz, konténerek rakodása nehezkés);

- viszonylag drága szállítás (37 000 euró/repülési óra 2007-es árakon 45 óra repülés esetén);
- a vállaltnál több repülési óra igénybevételi lehetősége még nincs kidolgozva.

A bekerülési költségnél megjegyzendő, hogy a jelzett összegek azonos teljesítménynél (45 repülési óra igénybevételénél) igazak, több repülési óra esetén csökkennek. Ha például hazánk mind az 58 óráját lerepüli a SALIS-ban, akkor a fajlagos repülési óra költség már csak mintegy 21 500 euró/repülési óra. Ha hazánk mind az 50 óráját lerepüli a SAC-ben, akkor a fajlagos költség csak mintegy 33 700 euró/repülési órára jön ki. Amennyiben a SAC-nél nem vesszük figyelembe a képesség kiépítéséhez szükséges beruházásokat (gépek és hozzájuk tartozó berendezések árát és a pápai fejlesztéseket), akkor a repülési óra költsége 50 óra igénybevételekor mintegy 25 250 EUR. A költségek elemzésénél nem hagyható figyelmen kívül, hogy a SALIS-adatok 2006-os tapasztalati számokon alapulnak, míg a SAC számai a 2007. évi költségkalkulációkat veszik figyelembe, melyek a megvalósulás során jelentős mértékben változhatnak.

Következtetések

Közép- és hosszú távon, mivel mind a NATO, mind az EU katonai szervezetének ambíciószintjei határozott növekedést mutatnak, Magyarországnak is előrébb kell lépnie a nagytávolságú szállítási kapacitások biztosítása terén. Hazánk lehetőségeit, az MH meglévő és várhatóan növekvő légi szállítási szükségleteit figyelembe véve – a saját szállítógéppark megújítása és a kétoldalú megállapodások nyújtotta lehetőségek mellett – a nagy tömegű vagy méretű eszközök nagytávolságú szállításainak garantált biztosítása érdekében szükséges a többnem-



zeti stratégiai légi szállítási kezdeményezésekben (SALIS, SAC) való részvételünk.

Az előkészítési folyamat végén lévő SAC-program garantált és viszonylagos költségmegtakarítással járó hosszú távú részmegoldást biztosít a nagy távolságú, nagy méretű technikai eszköz-, illetve személyszállításokra is. Magyarország szempontjából mégsem ez a legjelentősebb hozadéka ennek a programnak, amely két év alatt hihetetlenül izgalmas, fordulatokkal teli, rendkívül összetett és szerteágazó előkészítéssel jutott a megvalósulás küszöbére. A projekt előkészítése során a honvédelmi minisztérium által felvállalt aktív szerep, a tárcán belüli és tárcaközi összefogás, a legjobb szakemberek bevonása és szakavatott irányítása, a katonai alakulat

és a város együttműködése, a magas szintű politikai és katonai lobbitevékenység és számos más tényező játszott közre abban, hogy Magyarország befogadó nemzetként a program jelentős szereplőjévé, politikai, gazdasági és katonai haszonélvezőjévé válhat.

A SAC-program megvalósulása előremutató példa a NATO és az EU katonai képességfejlesztési tevékenységében. Bebizonyosodott, hogy számtalan különböző érdek – sokszor ellenérdek – mentén is lehet többnemzeti együttműködéssel enyhíteni azokat a képességihiányok okozta problémákat, melyek megoldására egyedül még a viszonylag nagyobb katonai költségvetéssel rendelkező országok sem képesek. ■

Irodalom

- A honvédelem küldetési és feladatkörei. *A Honvédelmi Minisztérium kiadványa.*
A Magyar Honvédség Közlekedési Támogatás Doktrínája. (MH DSZOFT 11421) *A Magyar Honvédség Összhaderőnemi Logisztikai és Támogató Parancsnokság Közlekedési Szolgálat Kiadványa.* Budapest, 2004.
- A Magyar Köztársaság nemzetbiztonsági stratégiája. *Határozatok Tára*, 2004. április 15.
- A NATO mozgatási és szállítási koncepciója. (MC 336/2) *Az MH Közlekedési Szolgálatfőnökség kiadványa*, Budapest, 2004.
- Dobos Róbert: A NATO és az EU új szerepköréből adódó stratégiai légi szállító képesség hiányának csökkentésére irányuló többnemzetű összefogáson alapuló kezdeményezés, kiemelt fontossággal Magyarország szerepére. Szakdolgozat, *Budapesti Corvinus Egyetem*, 2008.
- Fleischhacker Ferenc: A béketámogató műveletekben részt vevő erők logisztikai támogatása többnemzetiségű csoportosításban. PhD értekezés, *ZMNE*, 2000.
- Magyar közlekedéspolitikai, 2003–2015. *Ön – Kor – Kép*, 2005. július.
- Nyitrai István: Az ország területén kívüli békeműveletekben részt vevő katonai szervezetek közlekedési támogatásának szakfeladatai. Diplomamunka, katonai logisztikai vezető szak, *ZMNE*, 2002.
- Szarvas László: A Magyar Honvédség Közlekedési Szolgálat feladatrendszerének átalakulása a NATO tagság következtében I–II. *Katonai Logisztika*, 2005. 1. szám, 30–61. o. és 2005. 2. szám, 49–93. o.
- Szarvas László: Katonai közlekedés és a NATO. In *Logisztikai Tudományos Füzetek 3.* Budapest, 2006, 119–182. o.
- Szövetséges Összhaderőnemi Mozgatási és Szállítási Doktrína (AJP 4. 4). *MH Közlekedési Szolgálatfőnökség*, Budapest, 2003.