

## KÖZPONTI LOGISZTIKAI SZERVEZETEK A NATO-BAN

*Csabai György – Eszenyi Imre<sup>1</sup>*

Tekintettel a változó stratégiai és politikai környezetre, az Észak-atlanti Szövetség állam- és kormányfőinek 1990 júliusi londoni és az 1991 novemberi római csúcstalálkozóján elfogadott határozatokat követően, a NATO új átfogó katonai stratégiát fogadott el. A világ biztonságpolitikai változásaira reagálva, napjainkban történik az elfogadott katonai stratégiának a felülvizsgálata.

Talán nem mindenki számára ismertek az új katonai stratégiai koncepció logisztikai háttérének biztosításához rendelkezésre álló nemzeti, és nemzetközi NATO logisztikai intézetek, igazgatóságok és ügynökségek.

Tekintsük át közülük a NATO központi szervezeteit, amelyek a következők:

- **Közép-európai Üzemenyagvezeték Rendszer** (Central Europe Pipeline System = CEPS) amely magába foglalja a **Közép-európai Műveleti Ügynökséget** (Central-Europe Operating Agency = CEOA);
- **Katonai Szabványosítási Hivatal** (Military Agency for Standartization = MAS);
- **NATO Integrált Kommunikációs Rendszer Ügynökség** (NATO Communication Integrated System Agency = NACISA);
- **NATO Légi Parancsnoksági és Irányítási Fenntartási Ügynökség** (NATO Air Command and Control System /ACCS/ Managemant Agency = NACMO);

---

1. Dr. Csabai György alezredes, a hadtudományok kandidátusa, ZMNE Stratégiai és Védelmi Kutató Intézet főmunkatársa, Eszenyi Imre mk. százados ZMNE doktorandusza

- **NATO HAWK Előállítási és Logisztikai Szervezet** (NATO HAWK Production and Logistic Organization = **NHPLO**);
- **Egyesített Felderítő és Cél Támadó Radar Rendszer** (Joint Surveillance Target Attack Radar System in operation = **JSTARS**);
- **NATO Tervezés és Fejlesztés, Előállítási és Logisztikai Helikopter Vezetési Ügynökség** (NATO D and D, Production and Logistic Helicopter Management Agency = **NAHEMO**);
- **NATO Több Rendeltetésű Harci Légierő Fejlesztési, Előállítási és Szolgáltató Támogatási Vezetési Ügynökség** (NATO Multi Role Combat Aircraft Development, Production and in- Service Support Management Agency = **NAMMA**);
- **NATO Fenntartási /karbantartási/ és Ellátási Ügynökség** (NATO Maintenance and Supply Agency= **NAMSA**);
- **NATO Repülőgépfedélzeti Korai Riasztó és Irányító Program Vezetési Ügynökség** (NATO Airborne Early Warning and Control Programme Management Agency = **NAPMA**);
- **Légvédelmi Technikai Központ** (SHAPE Technical Centre = **SHAPE's STC**).

Ebben a cikkben terjedelmi okokból a 11 központi NATO szervezetből, ez esetben csak kettő logisztikai szervezettel kívánunk foglalkozni, fenntartva a lehetőséget a többi szervezet későbbi bemutatására is. *Elképzelésünk szerint jelen írásunk egy sorozat első részét képezi.*

## 1.) Közép-európai Üzemanyagvezeték Rendszer (Central Europe Pipeline System = CEPS)

A NATO európai szövetségesei békeidőben sem felejtkeznek el arról a briliáns háborús elképzelésről, hogy **egy összefüggő földalatti csővezeték rendszeren** lássák el üzemanyaggal a Szövetséges erőket. A földalatti csővezetékrendszer üzemeltetésének koncepciója, az érintett tagországok fegyveres erőinek ellátására továbbra sem került a süllyesztőbe.

NATO szakemberek ezt az üzemanyag ellátási módot találják továbbra is leginkább alkalmasnak arra, hogy hatékonyan ki tudják elégíteni, az elsősorban a modern légierő fokozott alkalmazása által megnövekedett üzemanyag igényeket.

A kikötőket, katonai bázisokat, olajfinomítókat, stb. magába foglaló bonyolult csővezeték rendszer létrehozásának ötlete a II. Világháború során merült fel először, amikor a szövetséges erőknek a partraszálláshoz szükséges nagymennyiségű üzemanyag ellátási problémákkal kellett szembe nézniük.

E létfontosságú ellátási termék nélkül, bármely szövetséges támadás könnyen olyan kudarcba fulladhatott volna, mint amelyet elszenvedtek 1944-45 telén az Ardenekben (a Vosgeseknél).

Akik tanulmányozták a II. Világháború történetét, azok bizonyosan emlékeznek a un. PLUTO-ra, arra a többféle üzemanyag termék továbbítására alkalmas csővezetékre, melyet a La-Manche Csatorna alján fektettek le, és rajta keresztül üzemanyagot pumpáltak Angliából Normandiába.

Ezek voltak azok az előzmények, amelyek után a NATO megalakulásakor, közel 50 évvel ezelőtt, megszületett az elképzelés, egy a legfontosabb katonai légibázisokat biztonságosan ellátni képes üzemanyag csővezeték rendszer létrehozásáról. Másodlagos célként merült fel továbbá, a Kelet-francia, Nyugat-német, Belga és Holland nagy tengeri kikötők és olajfinomítók (Marseille, Le Havre, Dunkirk, Antwerpen, stb.) összekötése.

**Ezzel párhuzamosan szükségesnek mutatkozott az üzemanyag raktár kapacitások növelése is.** Ez a Szövetséges Erők reagáló képességének növelését jelentette, a válság helyzetben (ebben az időben ez egy totális háborút jelentett a NATO és a Varsói Szerződés között) közvetlenül az első néhány harcnapja során fellépő tervezett nagymérvű üzemanyag fogyás pótlására.

Az 1950-es évek elejére lett létre hozva a Közép-európai Üzemanyagvezeték Rendszer (CEPS), *az a központi NATO logisztikai szervezet, amely a már vázolt ismérvek alapján felelősséggel tartozott az egységes csővezeték rendszer megteremtéséért és üzemeltetéséért.*

A rendszer kiterjedését – és ez által a kapacitását – 1970-től megnövelték. Számos, Németország belsejében üzemelő csővezetékot rákapsoltak a rendszerre, így juttatva el a szárazföldi erőknek szánt üzemanyagot a lehető legközelebb a vasfüggönyhöz.

A több országot felölelő csővezeték rendszer biztonságos működtetésének összehangolására szükségessé vált egy logisztikai ügynökséglétrehozása.

Létrehozásra került a CEPS keretein belül a Közép-európai Műveleti Ügynökség (CEOA), amelynek egyfajta működési koordináló szerepet szántak a NATO-ban.

Ahhoz, hogy pontos képet kapjunk a CEPS szerepéről a NATO üzemanyag ellátási rendszerében, tekintsük át a csővezeték rendszer működését.

**A csővezetékes üzemanyag továbbítás nem egyedüli szállítási forma.**

Az üzemanyag szállítására többfajta lehetőség kínálkozik a tengeri kikötő un. belépési pontjaitól. *Ezek lehetnek folyami uszályok, közúti tehergépjárművek, vasúti kocsik vagy éppen a csővezeték.*

Mindegyik továbbítási módnak megvannak az előnyei és a hátrányai is.

Ennek ellenére, amikor nagy mennyiségekről van szó, és nagyok a szállítási távolságok is (egyrésztől a olajfinomítók, másrésztől a légitá-

maszpontok között) a csővezetékes szállítás előnyei mutatkoznak meg leginkább. A csővezetékes szállítás válik a leginkább praktikus szállítási módszernek a gazdaságosságát figyelembe véve.

**A kezdeti infrastrukturális beruházást (csővezeték építés) követően:**

- a termék szállítására használt energia kevesebb, mint az összes egyéb szállítási módszernél, ahol a tartály a „visszaúton” üres;
- a szállításra fordított emberi munka aránya jóval kisebb. Csupán egy kezelő szükséges a Marseille-Strasbourg csővezeték egészének üzemeltetésére, míg egy teherautó sofőr max. 35t-t, egy vonat, amelynek a kezelőállománya jóval több, 1600t-t képes elszállítani.

*Környezetvédelmi szempontokból, ugyanakkora megtett kilométer és tonnányi mennyiség mellett, a tengeri szállításokra háromszor, a vasúti szállításokra negyvenszer, míg a közúti szállításokra háromszázszor annyi szennyezéssel járó baleset esik.*

Az időjárási körülményektől, és a lakosság közlekedési tevékenységétől (pl. a nyári szabadságolások idején, amikor a közúti és vasúti vonalak telítettek; a hétfévi kamion forgalom tiltott; vagy válság helyzetben a menekültek tömegeinek ellentétes közlekedési irányba történő mozgása; stb.) való függetlensége nagy előnye a csővezetékes szállításnak.

Ezenfelül, működtetése akkor sem ütközik akadályba, ha a terület vagy annak egy részét, amely alatt fut a vezeték, radioaktív szennyezés vagy vegyi támadás éri.

A felvázoltakat kiegészítve, még megállapíthatjuk, hogy ez az egyedüli szállítási mód, amellyel ezernyi köbméter anyagot szállíthatunk anélkül, hogy az illetéktelenek, vagy a szomszédos ország(-ok) erről tudomással bírnának. Politikai szempontból egy válság kitörése előtt ez különösen fontos.

A katonai csővezeték előnyei közé sorolhatjuk, hogy szemben a polgári csővezetékkel, amely egy behozatali helyet (pontot), vagy finomítót köt nagy fogyasztású helyekhez, a katonai csővezeték biztonsági okokból hálózatos. Ezáltal az egyik vonalon esetlegesen bekövetkező törés, a szállítást nem szakítja meg. Csakúgy mint az Internetet, ezt is leginkább a pók hálójához lehetne hasonlítani.

A polgári társaikkal ellentétben a katonai üzemegységeknek képeseknek kell lenniük arra, hogy a lehetséges rombolásnak ellenálljanak. Ennek megfelelően a CEPS tározók – csak úgy mint az összes többi nemzeti alárendeltségbe tartozó katonai tároló esetében – teljesen vagy részben földbe süllyesztett tartályokból állnak. A tartályok közti távolság általában kb. 100m.

A katonai üzemanyag tározó beleolvad környezetébe és ugyanazon kapacitás mellett a polgári célú létesítmény területének 20-30-szorosát igényli.

A szivattyú (pumpáló) szerkezet védett bunkerben található. A védettséget a 40 cm vastag betonfalak, és a súlyos páncéllemezekkel borított ajtók biztosítják. A szivattyúkat diesel motorok üzemeltetik, miközben a polgári létesítményekben elektromos áramot használnak a közösségi hálózatról.

A CEPS ilyen katonai jellegűvé tétele a polgári rendszereknél nagyobb költségeket von maga után. Például a katonai tartályok építése másfél-kétszer annyiba kerül. Külön költségeket jelent az is, hogy a tartály- kamion,- vonat,- és uszály feltöltési helyek távol esnek a tározótól és szétszórta helyezkednek el.

### **A CEPS mai küldetése**

Többnemzetiségű szervezatként a CEPS felelősségi körébe tartozik a szövetséges erők nagytételű üzemanyag ellátása, valamint a raktározás és tárolás békeidőben és háborúban és válságkezelés időszakában, a Közép-európai régióban.

Működési költségeinek csökkentését célul kitűzve – amelyeket természetesen a használó országok védelmi költségvetéseiből fedeznek -, és szem előtt tartva a békeidőben kihasználatlan kapacitásokat, a CEPS polgári célú szállításokat is lebonyolít. A piaci szállítások azonban nem szorítják hátrányba a katonai érdekeket. Az a feltétel továbbra is fennáll,

hogy a katonai célú szállítás szükség esetén abszolút elsőbbséget élvez a polgári termék szállításával szemben.

### **A csővezeték rendszer kiterjedése.**

Öt országot átszelve - Belgium, Franciaország, Németország, Luxemburg és Hollandia - 6600km hosszan kigyózik a 15-30 cm közötti keresztmetszetű csővezeték hálózat.

A vezeték hálózat ma 8 tengeri kikötőt, 23 olajfinomítót, 60 üzemanyag tárolót, és mintegy 60 repülőteret - légbázist kapcsol össze egy egységes rendszerré.

A rendszertárolók kapacitása meghaladja a kétmillió köbmétert.

A tárolt üzemanyag fajtája a CEPS-et használó országok igényeitől függ. Ma főként repülőgép hajtóanyagot tárolnak, de kisebb részben autóbENZINT és diesel olajat is.

A hálózat működtetését mintegy 1500 ember munkája biztosítja. Nemzetközi státusszal azonban, csak a CEOA személyi állománya rendelkezik. A más üzemegységekben dolgozók státusza országoként eltér. Van, ahol katonák, és van ahol kereskedelmi cégek alkalmazottai vesznek részt a működtetésben. Válság helyzet esetén azonban a katonai állomány mindenütt megerősítésre kerül.

### **A csővezeték rendszer működtetésének sajátosságai**

A CEPS rendszer alapvető feladata, hogy üzemanyaggal lássa el a közép-európai régiót, és ezáltal:

- a többnemzetiségű működtetéséből adódóan nagyfokú rugalmasság nyújtása a parancsnokságok részére;
- az eredeti céloknak megfelelően, békeidőben is fenntartani a szükséges sajátosságait a lehetséges válság helyzeti vagy háborús használatnak;

- az eredeti céloknak megfelelően a szállítás és a raktározás tárgyát képező üzemanyag elsősorban repülőgép hajtóanyagot kell, hogy takarjon.

Napjaink nagyarányú változásai - amelyek a NATO katonai parancsnokságok struktúráját sem hagyta érintetlenül, 65 különböző szintű parancsnokságból 22-t hozva létre - a CEPS béke és válságkezelési üzemeltetését sem hagyják érintetlenül.

Elsősorban a légierő változásai hatnak a működtetésre. A légierő alkalmazását tekintve, egy lehetséges súlypontát helyezés gyorsan megváltoztathatja a szállítási irányokat, mennyiségeket, stb. A NATO katonai kötelezettség vállalásaitól függően például egyes légi egységek dél-németországból északra költözhetnek, vagy éppen dél-franciaországba.

Az ilyenfajta változásokra a CEPS-nek készen kell állnia reagálni.

Ennek a reagáló képességnek a növelésére szolgálnak például a fordított irányú pumpálási és összeköttetési lehetőségek, amelyek a polgári csővezetékknél nem találhatók meg.

A CEPS látja el a felelősségi körzetében tevékenykedő szárazföldi erőket is. Üzemanyag felhasználás tekintetében azonban a légierő jóval nagyobb mennyiséget igényel, mint a szárazföldi erők. A túlnyomórészt a szárazföldi erők ellátására szállított és tárolt diesel és benzin készletek, csak kis százalékát teszik ki a csővezetékben raktározott és szállított össz anyagmennyiségnek.

Az éves adatokat elemezve kitűnik, hogy mintegy kétmillió köbméter üzemanyag mennyiség került elszállításra a Közép-európai Szövetséges Erőkhöz (tehát katonai céllal), és mintegy négy és félmillió köbmétert tett ki a civil cégeknek végrehajtott szállítások mennyisége a csővezeték rendszeren keresztül.

A hálózat működésére, bármilyen a civil vagy a katonai energia felhasználást befolyásoló válság, nagy befolyással bír. Katonai konfliktus esetén, az „aktivitás” kezdetén hirtelen megnő a kijelölt légi támaszpontokon az üzemanyagfogyás, mint ahogy az történt is az, az Öböl háború, vagy a Jugoszláv légtérzárlat esetében.



## A CEPS szervezeti rendje

A többnemzetiségű üzemeltetésből - öt különböző tagországon húzódik át a csővezeték rendszer, ahol a munkavállalók általában csak a saját anyanyelvükön beszélnek - adódó problémák megoldására a következő szervezeti struktúrát találták alkalmasnak: a hálózatot hét osztályra osztották. Ezek közül három Franciaországban, kettő Németországban, egy-egy Belgiumban és Hollandiában található.

Minden egyes osztály a saját területén belül, a nemzeti alkalmazást nyújtó személyi állományával felelős a CEPS egészének zavartalan működéséért. Azokban az országokban, ahol több mint egy osztály van, ott a központi szervezetet bízzák meg a divizionális tevékenység összehangolásával.

A CEOA nemzetközi ügynökség központja a franciaországi Versailles-ben található. Felelősségi körébe tartozik a csővezeték rendszer működtetésének átfogó koordinációja, **amely konkrétan az alábbiakat takarja:**

- az éves költségvetés elkészítése és betartásának nyomon követése;
- az építési, karbantartási és modernizálási munkák egységesítése, összehangolása;
- összehangolja a szállítási tervekben szereplő üzemanyag továbbítását.

Ez utóbbi feladat kulcs tevékenységnek számít, mivel a hálózat szövevényességéből adódóan, általában 2-3 ország vesz részt minden anyag továbbításában. Ismerve a felhasználók és vásárlók gyakran változó igényeit, a CEPS szervezetén belül csak az Ügynökség van abban a helyzetben, hogy pontos rálátása legyen az egész rendszerre.

Békeidőszakban, a csökkentett tevékenység miatt, a termékeket csak kisebb részletekben szivattyúzzák a nap 24 óráján át. A napi forgalmazást feldolgozva, annak számszerűségét az Ügynökség folyamatosan ellenőrzi.

Más NATO ügynökségekkel ellentétben, a CEOA válság vagy háború esetén is képes a nap 24 óráján keresztül folyamatosan követni az aktuális anyagtovábbítási helyzetet.

A CEOA a működéséhez szükséges utasításokat két irányító bizottságtól kapja. A két bizottság: a Közép-európai Csővezeték Iroda (Central Europe Pipeline Office = CEPO), valamint a Közép-európai Csővezeték Politikai Bizottság (Central Europe Pipeline Policy Committee = CEPPC). *(lásd 1.számú ábra)*

A két bizottság delegált tagjai a hét használó nemzetet (Belgium, Franciaország, Németország, Luxemburg, Hollandia, az Egyesült Királyság, és az USA) képviselik.

A működtetés során felmerülő katonai jellegű problémák megoldásával a CEPO -ba delegált katonai képviselők foglalkoznak.

A CEPPC, amelynek a tagjai főként civilek, csak a pénzügyi aspektusokkal foglalkozik.

### **Pénzügyek**

Nem elfelejtkezve a polgári cégek számára végzett szállítások pénzügyi fontosságáról, a működési költségeket három forrásból fedezi, amelyek mindegyike kb. a költségek egyharmadát teszi ki. A három bevételi forrás:

- azok a bevételek, amelyek a termékek katonai célú mozgásából és raktározásából tevődnek össze;
- a polgári vállalkozások számára végrehajtott szállítások bevételei;
- a hét használó ország közös üzemeltetési hozzájárulása.

A közös üzemeltetési költségekhez való hozzájárulást indokolja az a tény, hogy a polgári csővezeték rendszerekhez képest, a katonai csővezeték üzemeltetése drágább.

## A CEPS szervezeti rendje

A többnemzetiségű üzemeltetésből - öt különböző tagországon húzódik át a csővezeték rendszer, ahol a munkavállalók általában csak a saját anyanyelvükön beszélnek - adódó problémák megoldására a következő szervezeti struktúrát találták alkalmasnak: a hálózatot hét osztályra osztották. Ezek közül három Franciaországban, kettő Németországban, egy-egy Belgiumban és Hollandiában található.

Minden egyes osztály a saját területén belül, a nemzeti alkalmazást nyújtó személyi állományával felelős a CEPS egészének zavartalan működéséért. Azokban az országokban, ahol több mint egy osztály van, ott a központi szervezetet bízzák meg a divizionális tevékenység összehangolásával.

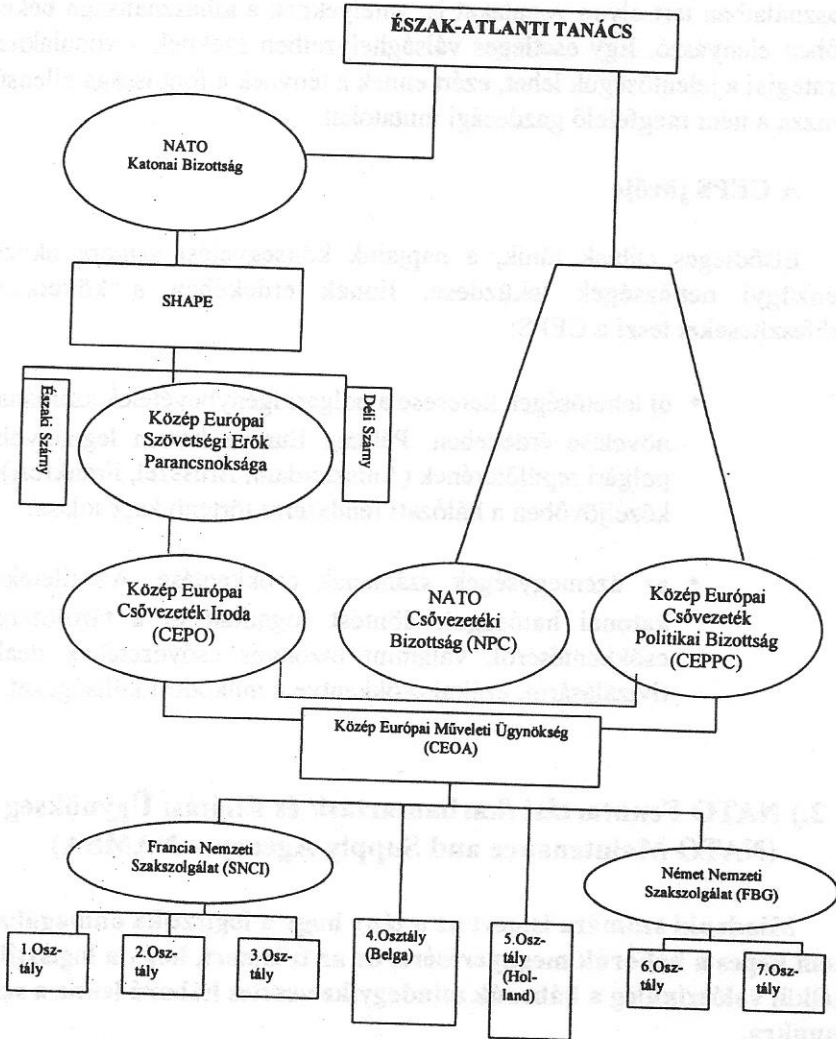
A CEOA nemzetközi ügynökség központja a franciaországi Versailles-ben található. Felelősségi körébe tartozik a csővezeték rendszer működtetésének átfogó koordinációja, **amely konkrétan az alábbiakat takarja:**

- az éves költségvetés elkészítése és betartásának nyomon követése;
- az építési, karbantartási és modernizálási munkák egységesítése, összehangolása;
- összehangolja a szállítási tervekben szereplő üzemanyag továbbítását.

Ez utóbbi feladat kulcs tevékenységnek számít, mivel a hálózat szövevényességéből adódóan, általában 2-3 ország vesz részt minden anyag továbbításában. Ismerve a felhasználók és vásárlók gyakran változó igényeit, a CEPS szervezetén belül csak az Ügynökség van abban a helyzetben, hogy pontos rálátása legyen az egész rendszerre.

Békeidőszakban, a csökkentett tevékenység miatt, a termékeket csak kisebb részletekben szivattyúzzák a nap 24 óráján át. A napi forgalmazást feldolgozva, annak számszerűségét az Ügynökség folyamatosan ellenőrzi.

# A NATO Csővezeték Szervezeteinek kapcsolat rendszere



Minthogy szövetségi szervezetről van szó, ezért a NATO infrastrukturális költségvetésének a részét képezi a rendszer fejlesztési költségvetése. Nem szabad ugyanakkor azt a tényt sem figyelmen kívül hagyni, hogy a csővezeték rendszer építése és modernizációja nem ugyanazokhoz a szabványokhoz igazodik, mint a polgári célú vezetéké. Például akkor nem építenek polgári célú vezetékot, ha az éves forgalom kevesebb, mint 700.000 – 1.000.000 köbméter termék, ugyanakkor a CEPS használatban tart olyan vonalakat is, amelyeknek a kihasználtsága békeidőben elenyésző. Egy esetleges válsághelyzetben ezeknek a vonalnak stratégiái a jelentőségük lehet, ezért ennek a ténynek a fontossága ellensúlyozza a nem megfelelő gazdasági mutatókat.

### **A CEPS jövője**

Elsődleges célnak tűnik, a napjaink költségvetési szigora okozta pénzügyi nehézségek leküzdése. Ennek érdekében a következő erőfeszítéseket teszi a CEPS:

- új lehetőségek keresése a polgári igénybevételek számának növelése érdekében. Például Európa három legnagyobb polgári repülőterének (Amszterdam, Brüsszel, Frankfurt) a közeljövőben a hálózati rendszerre történő kapcsolása.
- az üzemegységek számának csökkentése. Az illetékes katonai hatóságok döntést fogadtak el a tárolóterek csökkentéséről, valamint bizonyos csővezetékek deaktiválásáról, ezáltal csökkentve a működési költségeket.

### **2.) NATO Fenntartási /karbantartási/ és Ellátási Ügynökség (NATO Maintenance and Supply Agency = NAMSA)**

**Mindenki számára ismert az a tény hogy a logisztika önmagában nem képes a háborúk megnyerésére, de az is ismert, hogy a logisztika nélkül valószínűleg a háborúk mindegyike vesztes háború lenne a számunkra.**

A logisztika fogalma alatt ma egy nagyon összetett és kihívással teli tudományágat kell hogy értsünk. Amíg azonban a logisztika nem tartozik a védelmi aspektusok legtöbbit szereplő dolgai közé, és általában csak a háttérben húzódik meg, addig ezt a tényt gyakran elfelejtik.

Ez az a terület, amely a hadsereg összes tevékenységét legyen az felderítés, vagy harc, híradás vagy közlekedés stb, a tervezéstől a végrehajtás eredményeinek értékeléséig teljes vertikumában felöleli.

A logisztika szó alatt többet kell, hogy értsünk, mint csupán pénzügyi kiadásokat. A kutatásra és fejlesztésre, valamint a beszerzésre, stb. fordított együttes összegek csak a dolgok pénzügyi kereteit jelentik, azonban ezek a számok nem mindig tükrözik a tartalmat, a hasznot.

**Tekintsük át röviden a NATO központi logisztikai szervezetei közül azt a szervezetet, amelynek a haszna mindenki számára szemmel látható.**

A NAMSA a NATO fenntartási és ellátási logisztikájával foglalkozik, és mint ilyen szervezet kitüntetett szereppel fog bírni a Magyar Honvédség modernizációs programjaiban

A NAMSA története 1958-tól kezdődik. A megalakulását követően két évig Párizsi székhellyel működött az ügynökség. Ebben az időben a mintegy száz fős létszám csak korlátozott szerepet töltött be a szövetségi fenntartási és ellátási logisztikai folyamatokban. Feladata F-84-F86-F119-es repülőgéptípusok tartalék alkatrészekkel történő ellátására korlátozódott. 1960-tól már az USA Európai Légierőjének (USAFE) ellátó raktár-bázisát is működtette a Franciaországi Chateauroux-ban. A NATO Ellátási Központjának (NSC) szerepe ekkor a központi tartalék fenntartási készletek létrehozását és annak felügyeletét jelentette, kiegészülve a felszerelések javításával és fenntartásával foglalkozó szerződéses és megállapodások megkötésével és azok ellenőrzésével.

Az ügynökség 1965-től, 1977-ig a Németországi Művelési Központ, az F104 koblenzi Beszerzési Központjába költözött. Ez alatt az időszak alatt, 1968-ban a NAMSA Főparancsnoksága Párizsból Luxemburg városába tette át a székhelyét.

Az NSC (beleértve a raktárkapacitásait is) szintén átköltözött Chateauroux-ból a Luxemburgi Capellenbe. Ettől az időtől beszélhetünk Capellenről mint az Északi Raktárról

1966-ban a NATO déli szárnya azzal a kéréssel fordult Brüsszelhez, hogy hozzanak létre egy a NATO déli parancsnoksághoz tartozó központi logisztikai raktárt.

A következő évben, amikor az Észak Atlanti Tanács megvitatta a kérést, úgy döntött, hogy a NAMSA struktúráját átalakítva, létre hozza az északi és a déli szárny önálló ellátását biztosító két központi logisztikai raktárt.

A szervezeti átalakításokat követően a NATO létrehozta a déli szárny ellátásáért felelős Déli Raktárt. A raktár az olaszországi Tarantóban 1972 -ben kezdte meg a működését.

A NAMSA szervezetén belül, ezzel az északi és a déli szárny ellátási felelőssége is különvált, a capelleni Északi Raktár, és a tarantói Déli Raktár között.

1975-ben a NAMSA a szervezet történetében először teljes felelősséget vállalt egy új fegyverzeti rendszer - a HAWK fegyverzeti rendszer európai telepítése kapcsán - mindenoldalú logisztikai biztosításáért.

A szervezeten belül létre hozott HAWK Logisztikai Vezetőség egy közös székhelyre került a NATO HAWK Vezetési Irodájával, a franciaországi Rueil-Malmaison -ba.

1980 és 1986 között az Ügynökség fennhatósága alá tartozott a texasi Fort Bliss-ben lévő Hadműveleti Központ, más néven a NAMSA NIKE Kiképző Központ.

1987-ben a NAMSA Parancsnokság közös elhelyezésre került a Capelleni Raktárral.

A NAMSA a mai arculatának a kialakulásáig, a változó elhelyezését tekintve sok különböző országgal került partnerségi kapcsolatba. Nemcsak

mint szervezet, hanem az azt működtető személyek is rengeteg tapasztalatra tettek szert a különböző katonai és civil logisztikai rendszerek működéséről és a velük való együttműködésről.

Nem szabad elfelejtkezni a „befogadó” országokkal való kölcsönösen gyümölcsöző együttműködésről sem. Például Luxemburg - bár a legkisebb Szövetségi ország - a méreteit meghazudtoló módon gondoskodik a Szervezet zavartalan működési feltételeinek biztosításában.

A 60'-as évek végétől a pénzügyi megszorítások és a bevezetett költségkímélő racionalizálások eredményeképp a szervezet létszáma egyharmadával csökkent.

A szervezetet működtetők létszáma, bár évről évre csökken, egyenes arányban áll a Szövetség feladatvállalásaiból adódó terhekkel.

Napjainkban, a magas fokú informatikai támogatásnak köszönhetően lehetővé vált, hogy az utóbbi 10 év legalacsonyabb dolgozói létszámával, mintegy ötven százalékkal növeljék az ellátandó fegyverzeti rendszerek számát.

A NAMSA jelenleg 30 különböző fegyverzeti rendszer fenntartását és ellátását végzi.

### **A NATO logisztikai problémái napjainkban**

Fellapozva az értelmező szótárakat, a logisztika szó kifejezésére általában a következő meghatározást találjuk: „*A csapatok és felszereléseik szállításának, elszállásolásának és ellátásának művészete.*”

A gyakorlatban, a logisztika modern felfogása szerint, szélesebb és mélységében többmindent felölelő az a meghatározás, amivel jellemezhetnénk a mai kor logisztikai feladatait. Annál is inkább, mivel a napjaink logisztikáját nem csupán a katonaság berkein belül végzik. A civil élet is ugyanolyan joggal használja ezt a kifejezést a saját ellátási gondjainak megoldására, mint a katonaság.



Manapság a katonai logisztika nem csupán a széles területet felölelő fegyverzeti rendszerek kiszolgálásának és különböző szintű technológia fejlesztéseinek a kihívásaira kell, hogy megadja a választ. Már magának a fegyverzeti rendszernek és a hozzájuk kapcsolódó felszereléseknek a megalkotásában és kifejlesztésében, a tervezés fázisától az üzemletetésen át a rendszerből történő kivonásáig bezárólag jelen kell lennie a logisztikának.

A Szövetségben belül a nemzeti fegyverzeti igazgatók alkotta Nemzeti Fegyverzeti Igazgatók Konferenciája (CNAD) hangolja össze a közös programokat. A CNAD közvetlenül az Észak Atlanti Tanács felé tartozik felelősséggel. Tevékenységének a fegyverzeti rendszerek és felszerelések szabványosításának és interoperabilitásának növelését, a közös programokban rejlő előnyök és tartalékok kiaknázását és felhasználását célozta meg a Konferencia.

A NATO berkein belül úgy ismerik és nevezik a CNAD felelősségi hatáskörébe tartozó és a logisztikához kapcsolódó kutatási, fejlesztési és gyártási tevékenységeket, mint az „*Előállítási Logisztika*.”

A CNAD fokozatosan építi ki ezeknek a tevékenységeknek a megfelelő, és kellőképpen kifinomult irányítási eszközeit. Jelenleg ezek között megtalálható egy minden részletre kiterjedő információ gyűjtési - tárolási rendszer, amely képes nyomon követni a különböző nemzeti fejlesztéseket és beszerzéseket, és azokat mind az alkalmazás, mind a felszerelés vonatkozásában áttekinthetővé tenni. Ezt a rendszert úgy ismerik, mit a NATO Egyezményes Fegyverzet Tervezési Rendszert (CAPS).

A CNAD keretein belül ez a program képes arra, hogy minden területen átfogó képet adjon az elfogadott fegyverzeti rendszerek fenntartási kérdéseiről.

Miután a NATO-n belül a CNAD felelőssége az „előállítói logisztika”, egy másik bizottság - a NATO Vezető Logisztikusainak Konferenciája (SNCL) - foglalkozik az un. „*fogyasztói logisztikával*”.

A „*fogyasztói logisztika*” részét képezi a logisztika egészének vonatkozásában az anyagok tárolásának, szállításának, fenntartásának (ide értve a javítást és szervizelést) és az anyaggal történő ellátásnak a folyamatai.

## A NAMSO és a NAMSA kapcsolata

Az a tény, hogy a NATO nemzetek gyakran egyetértenek a programok és a beszerzések közös végrehajtásában, nem jelenti automatikusan azt, hogy az ellátás szervezése központosított lenne.

A nemzetek úgy is dönthetnek, hogy néhány dologban, a saját hazai beszerzési forrásaikat preferálják.

A nagy programok esetében azonban, mindenképpen nagy a valószínűsége a közös projectek létrehozásának, amelyek létrejöttét bármely tagja a NATO Bizottságoknak, köztük a NATO Fenntartási és Ellátási Szervezetének (NAMSO) az Igazgatósági Testülete is kezdeményezheti. (lásd 2.számú ábra)

**A NAMSO elsődleges feladatát az Észak Atlanti Tanács a következőkben határozta meg:**

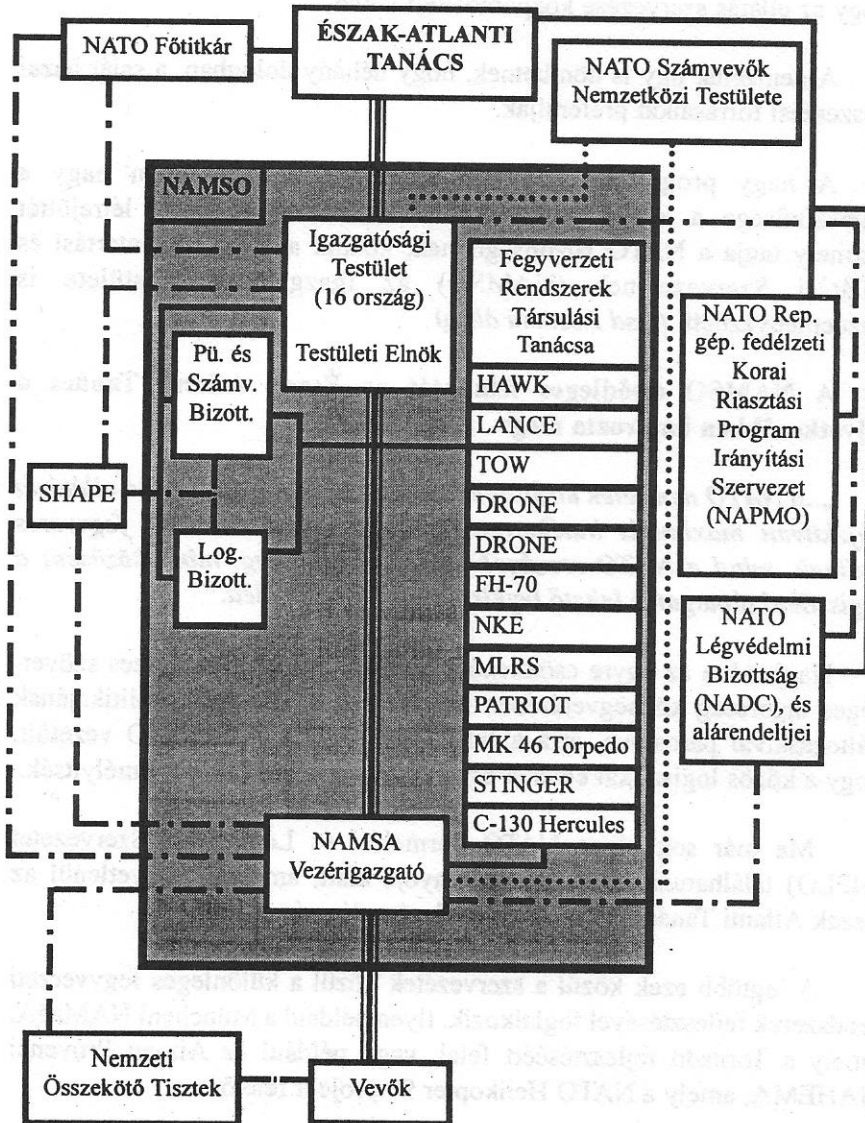
*„...a NATO nemzetek közötti fenntartási anyagokkal történő ellátását objektívan maximális hatékonysággal biztosítani, a NATO fegyveres erőinek, mind a NATO országok számára egyénileg, mind közösen; a logisztikai támogatás lehető legkisebb költségei mellett.”*

Napjainkra az egyre csökkenő tartalékok amelyek az összes szövetséges tagország költségvetésében fellelhetőek a Szövetség politikájának változásaival párosulva, arra a felismerésre vezették a NATO vezetőit, hogy a közös logisztikai elveket és gyakorlatot egyre inkább elmélyítsék.

Ma már sok olyan NATO Termelési és Logisztikai Szervezetet (NPLO) találhatunk a NATO védernyője alatt, amelyek közvetlenül az Észak Atlanti Tanács felé tartoznak elszámolással.

A legtöbb ezek közül a szervezetek közül a különleges fegyverzeti rendszerek fejlesztésével foglalkozik. Ilyen például a Müncheni NAMMA, amely a Tornado fejlesztéséért felel, vagy például az Aix-en-Provence NAHEMA, amely a NATO Helikopter 90 projekt felelőse.

## A NATO Fenntartási és Ellátási Szervezetének (NAMSO) a kapcsolat rendszere



A Luxemburgban székelő NAMSA, és a Párizsi székhelyű CEOA napjainkban a két legidősebb testvére a kizárólag logisztikával foglalkozó 9 Ügynökségnek.

Számszerűleg - nemcsak az alkalmazottak vonatkozásában - a NAMSA a legnagyobb közülük, 15 nemzet mintegy 1040 alkalmazottjával. A NATO Fenntartási és Ellátási Ügynöksége (NAMSA) nem más mint a NATO fenntartási és Ellátási Szervezetének (NAMSO) a végrehajtó ügynöksége, amely ellátással, karbantartással, technikai szervizeléssel, valamint ezek összehangolásával és irányításával foglalkozik.

### **A NAMSA jövőbeli szerepe a megváltozott környezetben**

A NATO, mint az egyedüli és legerősebb, több nemzetet magában foglaló katonai szövetség a változó, és gyakran kiszámíthatatlanul veszélyes világ garanciája a békére.

A logisztika helye a NATO-n belül soha nem volt olyan fontos, és szükséges mint ma. Ezt a NATO a közelmúltban végrehajtott katonai (békefenntartó) műveletei is alátámasztják.

A NAMSA ebben a megváltozott környezetben is képes kiszolgálni a felmerülő logisztikai igényeket együttműködve a NATO központi logisztikájával foglalkozó más Ügynökségekkel és szervezetekkel.

A már felvázolt logisztika feladatokra alapozva, bátran kijelenthetjük, hogy a NAMSA, az ezredfordulót követően is képes kielégítő választ adni a kor logisztikai kihívásaira.

Valószínűleg nemcsak a mi – az újonnan belépő három ország számára lesz érdekes együttműködni a NAMSA-val, hanem az Ügynökség számára is megújuló munkaformákat fog jelenteni ez a közös együttműködés.

A NAMSA működésére a NATO szervezetén kívüli befolyások is hatással vannak és fognak lenni a jövőben is. Gondoljunk csak az Egyesült Nemzetek Szervezetének a kérésére a Balkáni krízis rendezésében, vagy az Öböl háborúra.

A NAMSA részvétele (*mint „fogadó nemzet”*) a CFE Fegyverzeti Korlátozások betartásának ellenőrzésében igen sikeresnek és gördülékenynek mutatkozott. A NAMSA kínálta lehetőségeket használta ki többek között az USA is, amikor a LANCE Rakéta Rendszereket, valamint nagy mennyiségű különböző űrméretű lőszeret kellett kivonni a hadrendből és megsemmisíteni.

### **Az Ügynökség működése**

Az Ügynökség létrehozta NATO Fegyverzeti Adatbázisát (NADB) kezelő központot, azzal a céllal, hogy elősegítse a szövetségen belüli lőszer űrméret szabatoságát. Elérendő célként jelölve meg a különböző nemzeti fegyverzeti rendszerek közötti lőszer azonosságát, tehát az együttműködés lehetőségeinek fokozását.

A NAMSA kezdeményezésére a Raktári Készletek és a Felmerülő Igénylések Összehangolása (SHARE) projekt került beindításra a NATO-ban.

Ennek a programnak a keretében azt tűzték ki célul, hogy a NATO tagországokban lévő logisztikai és beszerzési szervezetek a NATO Ügynökségek és a NATO katonai parancsnokai csak úgy mint a beszállítói ipar gazdasági potenciája képes legyen mindkét oldalon (vevő-eladó) komplex módon kezelni a megjelenő ellátási igényeket.

A békefenntartó a katasztrófa elhárító és a humanitárius segítségnyújtási katonai műveletek során fellépő anyag igényléseket minden részletében kielégíteni képes nyilvántartó-ajánló rendszer kialakítását remélik a SHARE programtól.

Az Észak - Atlanti Közgyűlés határozatai alapján, a NAMSA, nem NATO országokkal - Ausztria, Svájc, Svédország és Finnország - is közös projektekben vesz részt, keresve a közös logisztikai ellátás lehetőségeit egymás fegyverzeti rendszereiben.

A békapartnerségi országok közül sokkal jó kapcsolatot építettek ki, meghívva azok képviselőit üzletkötési, beszerzési szemináriumokra és konferenciákra.

Magyarország e tekintetben egy kicsit le van maradva. Csehország például a NAMSA segítségével kihasználva hozta létre azt az anyag azonosítási – meghatározási rendszerét, amely bármely (*legyen az civil vagy katonai*) korszerű informatikai háttérrel támogatott logisztikai rendszer alapját képezi.

#### Néhány a NAMSA-t jellemző adat

FOGLALKOZTATOTT LÉTSZÁM	1040 fő
ÉVES KÖLTSÉGVETÉSE	450 millió USD
ÉVES MŰKÖDÉSI KÖLTSÉGE	94 millió USD
ÖSSZES ELLÁTÁSI IGÉNYLÉS	86 000 darab
KIELÉGÍTETT ELLÁTÁSI IGÉNYLÉS	85 500 darab
TÁROLÓTÉR KAPACITÁS	41 000 nm <sup>2</sup>
KÖZÖS FEGYVERZETI RENDSZEREK ÉS FELSZERELÉSEK FENNTARTÁSA ÉS ELLÁTÁSA	30 darab

#### A NAMSA által nyújtott támogatások:

A Szövetségi tagországokban telepített 30 különböző fegyverzeti rendszer és a hozzájuk kapcsolódó felszerelések telepítése, karbantartásának és ellátásának biztosítása.

Napjainkban a tagországok 15 különböző fegyverzet fejlesztési projektben közös rendszerfejlesztéseket valósítanak meg. Ezek közé tartozik a HAWK, PATRIOT, DRONE CL-289, MLRS, valamint különböző lőszerfajták, stb. (lásd 3. számú ábra)

A nemzeteknek nyújtott közvetlen támogatási formák közé tartozik még, néhány csak egy-egy tagország kiemelt fejlesztési projektjeiben való részvétel.

A NAMSA ellátási felelősségi körébe tartozik még néhány NATO katonai hatóság (NATO-E3A), a légvédelem és különböző híradó rendszerek logisztikai támogatása.

Az Ügynökség ezen kívül még részt vesz a NATO infrastrukturális fejlesztési projektjeiben is. Többek között Portugália és a Déli Régió radarrendszerének (RSRP), a WARDAM II csővezetéki felszerelésnek, vagy éppen a CFE fegyverzetkorlátozó megállapodás hatálya alá eső eszközök és felszerelések rendszerből történő kivonására és polgári célú átalakítására létrehozott fejlesztésekben.

Az Ügynökség ezekben a programokban általában mint a beszerzéssel, vagy mint a befogadó nemzeti biztosítással foglalkozó hivatalként szerepel.

#### **Magyarország kapcsolata a NATO központi logisztikai szervezeteivel.**

Magyarország közelgő NATO csatlakozása joggal veti fel a kérdést, hogy vajon ma milyen kapcsolatrendszer van hazánk és a felvázolt NATO központi logisztikai szervezetei között.

Sajnos el kell, hogy mondjuk bár a vezetői szinteken a kapcsolatfelvételek megtörténtek, ennek ellenére a végrehajtó szinteken egyenlőre még nem beszélhetünk munkakapcsolatról.

Magyarország jövőbeni speciális geostratégiai helyzete, a Szövetségben belül - a perem, sőt sziget tagországi helyzet - joggal igényli a Szövetség mobilitását biztosítani tudó logisztikai háttér hazai megteremtését.

Ennek érdekében már ma szükségesnek mutatkozik a NAMSA tarantói déli raktárával az élő munkakapcsolat kialakítása.

Az új típusú fegyverzeti rendszerek jövőbeli beszerzése már ma megköveteli az ezekben a projektekben kutatás-fejlesztésekben való tevékeny közreműködésünket.

A beszerzések és telepítések vonatkozásában, pedig mindenképpen szükségesnek tűnik, egy a polgári logisztikai infrastruktúrafejlesztésekre épülő integrált fogadó-telepítő-irányító korszerű raktár (logisztikai

központ) létrehozása, amely a telepítés után a fenntartásból adódó logisztikai ellátási folyamatokat is biztosítani képes.

Szükségesnek látszik a polgári életben zajló nagyarányú infrastruktúrafejlesztéseket (*hidak, autópályák építését, logisztikai szolgáltató központok kialakítását, stb.*) összehangolni a MH és a NATO jövőbeni igényeivel.

#### Felhasznált irodalom:

- 1) NATO Kézikönyv SVKI, Budapest 1993
- 2) NATO Logisztikai Kézikönyv, SVKI 1997
- 3) *Dr. Csabai György: A logisztika a fegyveres erők mozgásának és fenntartásának eszköze, Új Honvédségi Szemle 1992/1.*



## A NATO Fenntartási és Ellátási Ügynökségének (NAMSA) szervezeti felépítése

