

A NATO TÁMOGATÓ ÉS BESZERZÉSI ÜGYNÖKSÉGÉ- NEK FELÉPÍTÉSE, FELADATRENDSZERE ÉS EGYÜTTMŰKÖDÉSE A MAGYAR HONVÉDSÉGGEL

Absztrakt

A tanulmány a NATO Támogató és Beszerzési Ügynökség (NATO Support and Procurement Agency - NSPA) felépítésének és feladatrendszerének bemutatására törekszik, kitekintve a Magyar Honvédséggel megvalósított együttműködésre is. Bemutatásra kerülnek az NSPA főbb szervezeti elemei:

- *a Logisztikai Műveletek Igazgatósága (Logistics Operations),*
- *a Közép-Európai Csővezetékrendszer Igazgatósága (Central Europe Pipeline System - CEPS),*
- *illetve a NATO Légiszállítási Igazgatóság (NATO Airlift Management - NAM).*

(Szerkesztői megjegyzés. A NATO hivatalos weblapján az NSPA-val foglalkozó anyagban nem Igazgatóságok, hanem Programirodák szerepelnek.)

Kulcsszavak: logisztikai támogatás, NATO Támogató és Beszerzési Ügynökség, szakmai támogató struktúra, in-service logisztika, Magyar Honvédség

Bevezetés

A 2013. évben, amikor a kabuli nemzetközi repülőtéren teljesítettem szolgálatot J5 főnökként, elsődlegesen a repülőtér védelmi rendszerének (beleértve a védelmi létesítményeket is) fenntartása és fejlesztése volt a feladatom, ami nélkülözhetetlenné tette az együttműködést az NSPA helyszínen települt képviselőivel. Természetesen, már a felkészülés időszakában igyekeztem összegyűjteni az összes fellelhető információt a szervezetről és annak tevékenységéről. Cik kem megírására az a felismerés sarkallt, hogy a szervezetről képet

¹ Nemes Tamás alezredes az MH Logisztikai Központ törzsfőnöke,
e-mail: tamas.nemes@mil.hu

akaró érdeklődő számára nem áll rendelkezésre olyan forrás, ami átfogó képet adna a szervezet felépítéséről, tevékenységéről, illetve a Magyar Honvédséggel való kapcsolatáról.

Az Észak-Atlanti Szövetség Szervezete (a továbbiakban: NATO) közös politikai és katonai szervezetei a tagországok hadseregeivel együttesen és külön-külön is fontos kérdésként kezelték a logisztikát már a szövetség megalakulása során. Annak ellenére, hogy a NATO a hidegháború idején azt az elvet vallotta, hogy a logisztika tisztán nemzeti felelősség, természetesen már a létrehozását követően nyitott volt a tagországok számára azon lehetőség, hogy a logisztika területén is együttműködjenek.

A stratégiai környezet folyamatos változásával a NATO-nak - és természetesen annak logisztikai rendszerének is - új típusú kihívásokkal kellett szembenéznie. Jelentős változást jelentett a „Hidegháború” befejeződése, melynek következményeként a NATO tagországok döntő többségében a katonai kiadások folyamatosan csökkentek, így a költséghatékonyság még kiemeltebb szemponttá vált, s olyan varázsszavak kerültek a döntéshozók szótárába, mint az „okos védelem”, illetve a „résképességek”. Ezzel párhuzamosan megfogalmazódott, hogy a nemzeti felelősség mellett a tagországok és a NATO szervek kollektíven felelősek a logisztikai támogatásért.

A hidegháború korszakának lezárásával új biztonságpolitikai helyzet állt elő, amely a korábbtól eltérő műveleti képességeket követelt meg. A NATO által vezetett műveletek telepíthetőségének problémái már 1995-ben az IFOR-nál (Implementation Force – békefenntartást végrehajtó erők) megjelentek, a mozgékony, a szállítás és az erők mozgásának biztosítása már akkor komoly kihívást jelentett (igaz, stratégiai méretekéről ebben az esetben nem igazán lehetett még beszélni, mivel az USA is Európából támogatta a műveletet), de a többnemzetű logisztika, a nemzetek közötti kooperáció igénye itt jelent meg először. Ennek hatására az 1999. áprilisi washingtoni csúcstalálkozó döntései kimondták, hogy egyik fő fejlesztési irányként a telepíthetőség és a mobilitás fokozását kell kijelölni.

Nagy horderejű változást hozott a szövetség életében a 2001. szeptember 11-ei esemény, aminek köszönhetően ismételten, immár stratégiai léptékben is előtérbe kerültek a NATO által vezetett műveletek, ezáltal új dimenzióba kerültek és mérhetővé váltak a NATO szervezeti elemei, valamint a tagországok által felajánlott katonai szervezetek telepíthetőségének és ellátásának kérdései. Ennek hatá-

sára a 2002. évi prágai NATO csúcsertekezleten ismét hangsúlyozot-
tan fontossá vált a csapatok gyors telepíthetősége. Ennek tükrében
kulcsképeséggé vált a stratégiai mozgékonyág, a szállítás és az
erők mozgatásának biztosítása.

Napjainkban szövetségünk a biztonsági környezet folyamatos rom-
lásával, régi és új fenyegetésekkel találja szemben magát, melyeknek
meg kell felelnie. Ez azt jelenti, hogy a korábbi expedíciós képessé-
gek kialakításáról a hangsúly ismét a szövetség szuverenitásának
védelme irányába helyeződik át. Az elmúlt időszak történései Ukraj-
nában bebizonyították, hogy egy válság kialakulása és kiszélesedése
konfliktussá, vagy akár polgárháborúvá napok, hetek alatt megtörtén-
het. Ennek megfelelően ismételten előtérbe került a reagáló képes-
ség újbóli megteremtése. Válaszlépésként kialakításra került a VJTF²
koncepció, illetve döntés született NFIU³-k felállítására hét tagország⁴
területén, ami szükségszerűen változásokat indikál a NATO logisztika
területén is.

Mindez arra sarkallta a szövetséget, hogy a tagországait a beszer-
zések, a logisztika, a műveleti és rendszerszintű támogatás területén
intenzívebb koordinálásra, együttműködésre ösztönözze. A NATO a
NATO Fenntartási és Ellátó Szolgálatok rendszerének megalakításá-
val, illetve annak a folyamatos megújításával meg is alkotta és napja-
inkig fenntartja ennek az együttműködésnek a hivatalos formáját.
Cikkemben átfogó képet szeretné adni a NATO Támogató és Be-
szerzési Ügynökségéről (NSPA⁵) mint a NATO elsődleges in-service
logisztikai⁶ szervezetéről.

1. A NATO Támogató és Beszerzési Ügynökség

1.1. Az NSPA története

Az Egyesült Államok és a Német Szövetségi Köztársaság javasla-
tára az Észak-Atlanti Tanács a tagországok közötti logisztikai együtt-
működés, a logisztika feladatok hatékonyabbá tétele érdekében,
1958-ban jóváhagyta a NATO Fenntartási és Ellátó Szolgálatok rend-

² Very High Readiness Force

³ NATO Forces Integration Unit

⁴ LV, BUL, EST, HUN, LTU, POL, ROM,

⁵ NATO Support and Procurement Agency

⁶ NATO Logistics Handbook (Edition 2012)

szérének megalakítását, melynek végrehajtó szerveként létrehozták a NATO Fenntartási és Ellátó Ügynökségét (NAMSA).

Természetesen a NATO stratégiai koncepcióiból származtatott feladatok következményeként a szövetség logisztikai koncepciója, ügynökségeinek rendszere és azok belső struktúrája is változott. A legjelentősebb változás 2012. július 1-én – az úgynevezett „Okos támogatás” koncepció keretében – történt, amikor megalakításra került a NATO Támogató és Beszerzési Szervezet (NSPO⁷). A NSPO szervezetében kialakításra került az Ügynökség Felügyelő Bizottsága⁸ (ASB⁹), valamint annak végrehajtó szervezete, a NATO Támogató Ügynökség (NATO Support Agency), ami 3 előd-intézmény fúziójából jött létre. Ezek: a NATO Fenntartó és Ellátó Ügynökség (NAMSA¹⁰), a Közép-Európai Utánszállítási Rendszert Irányító Ügynökség (CEPMA¹¹) és a NATO Légiszállítást Irányító Ügynökség (NAMA¹²). A NATO Támogató Ügynökség 2015. április 01-óta új néven, NATO Támogató és Beszerzési Ügynökségként (NSPA¹³) működik, amely elnevezés szemléletesebben jelöli az ügynökség kiterjedt feladatrendszerét, amely a rendszerszintű beszerzések minden aspektusát átfogja az üzembehelyezéstől a fenntartásig.

1.2. Az NSPA rendeltetése, szervezete, működése

Az NSPA a NATO elsődleges logisztikai és egyéb szolgáltatásokat biztosító szervezete, amely a logisztikai képességek összehangolt hálózatát biztosítja a NATO tagországok és a partnerei részére. Az NSPA az ügyfelek által finanszírozott szervezet, amely a "nincs nyereség – nincs veszteség" elvén működik. Az ügynökség a fegyverzeti beszerzések, a logisztika, a műveleti és rendszerszintű harctámogatás területén nyújt segítséget a tagországoknak és a partnereknek a költséghatékonyság és az interoperabilitás elvei alapján. Az újraszervezés következtében öt különböző, egymástól jól elhatárolható feladatokat végző képességterület jött létre az ügynökségen belül:

- rendszerbeszerzés és életciklus-menedzsment;
- műveletek és gyakorlatok részére nyújtott támogatás;

⁷ NATO Support and Procurement Organisation

⁸ Minden NATO tagállam a tagja

⁹ Agency Supervisory Board

¹⁰ NATO Maintenance and Supply Agency

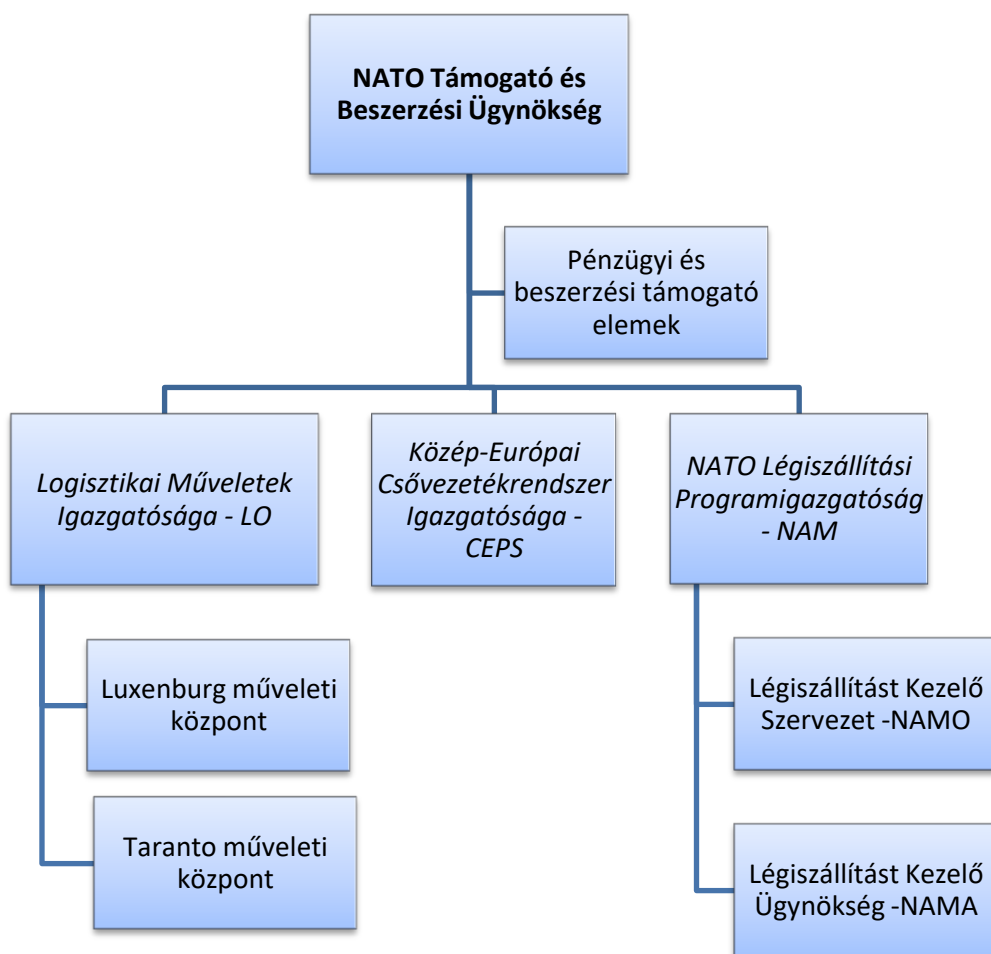
¹¹ NATO Central Europe Pipeline Management Agency

¹² NATO Airlift Management Agency

¹³ NATO Support and Procurement Agency

- stratégiai szállítás és raktározás;
- logisztikai szolgáltatások és projekt-menedzsment;
- üzemanyag-menedzsment),

amelyek széles spektrumban biztosítanak lehetőségeket a tag- és partnerországok részére.



1. ábra. Az NSPA szervezeti ábrája (2016)

A szervezet létszáma mintegy 1160 fő 21 NATO tagállamból¹⁴ (nem szokásos, hogy ne legyen minden tagállamból képviselő a szervezetben, mert ez jó fizetést jelent, ezért a nemzetek ragaszkod-

¹⁴ NSPA Support to Operations, Orhan Muratli Deputy Director of Logistics Operations előadása Budapest 2014 September 29

nak hozzá). Székhelye a luxemburgi Nagyhercegségben (Capellen) van, és további három üzemeltetési központtal rendelkezik:

- Logisztikai Műveletek Igazgatósága - Logistics Operations (kettő központban települ);
- Közép-Európai Csővezetékrendszer Igazgatósága - Central Europe Pipeline System (CEPS);
- illetve a *NATO Légiszállítási Igazgatóság* – NATO Airlift Management - NAM).

1.2.1. Logisztikai Műveletek Igazgatósága (Logistics Operations)

Luxemburgban a NSPA vezető szervezete mellett települ a logisztikai műveletekkel kapcsolatos, főként logisztikai szolgáltatások biztosításával foglalkozó szervezet. A NATO minden tagállama a tagja, fő feladata támogatások biztosítása, különböző partnereken keresztül. Ide tartozik az olaszországi Tarantóban lévő déli műveleti központ is.

1.2.2. Közép-Európai Csővezetékrendszer Igazgatósága (Central Europe Pipeline System - CEPS)

A franciaországi Versailles-ban található a Közép-Európai Csővezetékrendszer Program központja, mely programnak jelenleg hat tagja¹⁵ van. Feladata az összehangolt, határokon átnyúló üzemanyag-vezeték és -tároló rendszerek működtetése, fenntartása, továbbá a járművek üzemanyagainak és fűtőolajoknak célállomástól – célállomásig történő szállítása, valamint a repülőüzemanyag tárolása.

1.2.3. NATO Légiszállítási Programigazgatóság – (NATO Airlift Management - NAM)

A Magyarországon, Pápán települő NAM program fő feladata a 3 db Boeing C-17 Globemaster III. kiszolgálás-finanszírozásának biztosítása, ezáltal a programban szereplő 10 NATO tagország¹⁶ - továbbá Svédország és Finnország¹⁷ - stratégiai, nagytávolságú légiszállításainak biztosítása. (A konkrét repülőműszaki kiszolgálás munkálatait a Boeing végzi.)

Az NSPA fő tevékenysége, hogy (nemzetközi) logisztikai támogatást biztosítson az azt igénylő nemzet, nemzetek, illetve NATO pa-

¹⁵ BEL; FRA; LUX; DEU; USA; NDL

¹⁶ BUL, EST, HUN, LTU, NLD, NOR, POL, ROM, USA, SWE

¹⁷ Ez a két állam nem NATO ország

rancsnokságok részére. A nemzetközi logisztikai együttműködéshez az NSPA megteremti a fórumot, s ha az együttműködni kívánó nemzetek a pénzügyi háttér biztosítását felvállalják, az NSPA közös szakmai támogató struktúrát (SP¹⁸) hoz létre.

Az NSPA nagyon fontos sajátossága, hogy a létező szakmai támogató struktúrákon keresztül, már most is nagyon sok területen biztosít együttműködési lehetőséget a nemzetek részére, ugyanakkor már két NATO tagállam kezdeményezése alapján, az idáig le nem fedett feladatok végrehajtására bármikor új szakmai támogató struktúra létesíthető. A fentiekén túl az NSPA egyedi nemzeti megrendelések alapján, jutalék ellenében is folytat beszerzési eljárásokat.

2. Magyarország együttműködése az NSPA-vel

Magyarország 1999 júniusában csatlakozott a szervezet elődjéhez, és 2002-től delegál állandó nemzeti összekötőt. Hazánk jelenleg az NSPA NAM program és hat szakmai támogató struktúra (OLSP¹⁹, SALIS²⁰, SEALIFT²¹, ASP²², COMMIT²³, AGS²⁴) aktív tagja, egy szakmai támogató struktúrában (RAT 31²⁵) megfigyelő, továbbá több területen, az NSPA által nyújtott egyéb, konkrét szakmai támogató struktúrákhoz nem kapcsolódó szolgáltatásokat is igénybe vesz. A következőkben ezeket az együttműködési formákat részletezem.

2.1. NATO Légiszállítási Program (NATO Airlift Management Program - NAMP)

A stratégiai légiszállítás képessége 2009. július 27-e óta működik Magyarországon, az MH Pápa Bázisrepülőtéren a NATO Stratégiai Légiszállítási Képessége (SAC²⁶) program keretében.

¹⁸ Support Partnership

¹⁹ Operational Logistic Support Partnership

²⁰ Strategic Airlift Interim Solution

²¹ Multinational Sealift

²² Ammunition Support Partnership (2016.01.01-től)

²³ Common Item Materiel Management (2016.01.01-től)

²⁴ Allied Ground Surveillance

²⁵ A NATO forrásból létesített RAT-31 típusú radarok logisztikai háttértámogatását a NATO katonai költségvetéséből finanszírozottan az NSPA látja el ezen a támogató struktúrán keresztül

²⁶ Strategic Airlift Capability

A NATO SAC program célja, hogy a résztvevő országok számára – a NATO haderő-fejlesztési követelményeinek megfelelően – katonai stratégiai légiszállítást²⁷ biztosítson. A program elindítását 2007. év nyarán jelentették be a NATO tagállamok védelmi minisztereinek brüsszeli találkozásánál. Ekkor született döntés arról is, hogy a résztvevő országok egy közös, Boeing C-17 Globemaster III. típusú szállítógépekből álló légiflottát hoznak létre – az MH szempontjából külön érdekesség, hogy e repülőgépek magyar felségjelzés alatt teljesítenek szolgálatot –, amelyet közösen üzemeltetnek és finanszíroznak. Ezután a C-17-es szállítógépek beszerzésére és működtetésük támogatására megalakult a NATO Légiszállítást Kezelő Szervezet (NAMO²⁸) és annak végrehajtó ügynöksége a NAMA²⁹.

A NAMO-t az Észak – atlanti Tanács (NAC) 2008. szeptember 29-én hozta létre. A repülőgépek a NAMO tulajdonát fogják képezni, valamint felügyeli a repülőgépek és egyéb SAC eszközök menedzsmentjével és logisztikai biztosításával kapcsolatos tevékenységeket. A NAMO-t az Igazgató Tanács vezeti a NATO Termelési és Logisztikai Szervezet (NPLO) szabványos eljárásai szerint.³⁰ A NAMO feladatai közé tartozik a C-17 repülőgépek beszerzése és támogatása, de nem tartalmazza a C-17 repülőgépek üzemeltetését.³¹

A NAMA – a NATO Légiszállítást Kezelő Ügynökség – a NAMO végrehajtó szervezete. A vezérigazgató irányításával a NAMA felelős a programmal kapcsolatos beszerzésekért, a logisztikai biztosításért és a pénzügyi feladatokért.

2008 szeptemberében a SAC programot bejelentő tizenkét nemzet – Bulgária, Észtország, Finnország, Magyarország, Litvánia, Hollandia, Norvégia, Lengyelország, Románia, Szlovénia, Svédország és az Amerikai Egyesült Államok – aláírta a SAC Egyetértési Nyilatkozatot. A NAMO ezt követően 2008 októberében kezdte meg hivatalos tevékenységét. A szervezet egyebek mellett közreműködött a szükséges szerződések megkötésében, illetve eljárások kidolgozásában segítette a beruházási projektek megvalósulását.

²⁷ Hazánknak jelenleg évi 50 repülési órája van, melyet saját céljaira használhat fel

²⁸ NATO Airlift Management Organisation

²⁹ NATO Airlift Management Agency

³⁰ NATO Stratégiai Légiszállítási Program (SAC) <http://2010-2014.kormany.hu/hu/honvedelmi-miniszterium/hirek/nato-strategiai-legiszallitasi-program-sac>

³¹ 93/2008. (IV. 23.) Korm. rendelet a Stratégiai Légiszállítási Képességről szóló többoldalú Egyetértési Megállapodás kihirdetéséről http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=A0800093.KOR

A NAMA végrehajtotta két C-17-es repülőgép beszerzését a Boeing gyártól. A flotta harmadik gépét az Amerikai Egyesült Államok a programhoz történő hozzájárulásként biztosította. A beszerzésen túlmenően a NAMA volt felelős a SAC Program teljes körű logisztikai és pénzügyi menedzsmentjéért is. Természetesen az NSPA megalakulásával ezek a feladatok a NAMP keretében kerülnek végrehajtásra, gyakorlatilag változatlan tartalommal. (2012-től a NAMO és a NAMA része lett az NSPA-nek.)

A program fejlesztési tervekkel is rendelkezik. 2016-ban készül el a Nehéz Légiszállító Ezred (HAW³²) új hangárkomplexuma, amely a repülőgépek karbantartását teszi lehetővé, továbbá elfogadásra került, hogy jövőben a Pápa Bázisrepülőtér Légiszállítási Központként kerüljön majd alkalmazásra. Ennek megvalósítása érdekében – a felek egyöntetű álláspontja alapján – szükséges további infrastrukturális beruházások kivitelezése. Első körben, hogy a C-17-es repülőgépek teljes hajtóműterheléssel gurulhassanak a gurulóúton, és el tudják kerülni az idegen testek hajtóműbe jutását, a gurulóutak szélesítése szükséges. A tervek szerint hazánk a repülőteret a NATO részére is fel kívánja ajánlani, ami C-5-ös nagyságú gépek fogadásával további gurulóút-szélesítést követel meg.

2.2. Műveletek Logisztikai Támogatási Partnersége (Operational Logistic Support Partnership - OLSP)

Az OLSP-t 2009. április 20-án alapították (hazánk az alapító nemzetek közt van). Jelenleg 12 tagja³³ van, és 6 nemzet³⁴ megfigyelőként vesz részt a tevékenységében. A megállapodási nyilatkozata szerint feladata szolgáltatások biztosítása a tagországok számára, melyet két fő pontban határoz meg. Az első, a tagok által végrehajtandó nemzeti vagy nemzetközi műveletek, illetve gyakorlatok logisztikai kiszolgálásához kapcsolódó igények teljesítése. A második, az ezen a területen való fejlesztés, illetve e fejlesztések beépítése a nyújtandó szolgáltatásokba.

A programon belül két terület támogatása válik lehetővé, a műveleti logisztika, illetve az egészségügyi terület.³⁵

³² Heavy Airlift Wing

³³ DEU, FIN, CZE, ITA, HUN, CAN, AUT, DNK, GBR, GRC, NLD, NOR

³⁴ USA, BUL, SWE, HRV, GEO, ESP

³⁵ NAMSO Igazgatótanács 188. számú megállapodása az OLSP megalapításáról

A műveleti logisztikai támogatáshoz kapcsolódó feladatok úgynevezett munkaprogramokban (PoW³⁶) kerülnek meghatározásra, melyeket az OLSP Logisztikai Albizottsága³⁷ fogad el.

Az egészségügyi támogatás területén lényegében a telepíthető műveleti egészségügyi képességek felmérését, beszerzését és fenntartását jelenti. Ezek is PoW-be vannak szervezve, melyeket az OLSP Egészségügyi Albizottsága³⁸ fogad el. Az OLSP folyamatos kapcsolatban áll a különböző NATO Egészségügyi Tanácsokkal, illetve Parancsnokságokkal annak érdekében, hogy a beszerzendő szolgáltatások, anyagok megfeleljenek a hatályos NATO doktrínáknak, illetve szabványosítási egyezményeknek (*STANAG*³⁹).

OLSP tagság nélkül egy-egy OLSP szolgáltatás igénybevételéhez – általában hosszadalmas egyeztetést igénylő – úgynevezett Sales Agreement megkötése szükséges. Az OLSP tagság ugyanakkor lehetőséget biztosít arra, hogy egy egyszerű feladatszabó levéllel (Tasking Letter) a nemzet jogosulttá váljon a szolgáltatás igénybevételére. Az OLSP munkatársainak feladata, hogy a feladatszabó levél alapján az NSPA-n belüli, illetve a nemzet és az NSPA közötti koordinációt végrehajtsa. Az OLSP további feladata, hogy több OLSP tagállam együttes felkérése alapján, működjön közre az érintett tagállamok műveleti-logisztikai területén megjelenő együttműködési szándékának (EU BG⁴⁰, NRF⁴¹, nemzetközi gyakorlatok stb.) tervezésében, összehangolásában és koordinációjában.

2.3. Átmeneti Közös Légiszállító Kapacitás (Strategic Airlift Interim Solution - SALIS)

A NAM program mellett a légiszállítási képességhez sorolhatjuk a Strategic Airlift Interim Solution⁴² egyezményt is. A program célja: a túlméretes katonai eszközök szállítására is alkalmas légiszállító-kapacitás lekötése a polgári piacon annak érdekében, hogy időben megfelelő légiszállítási kapacitás álljon rendelkezésre a telepíthető erők bevetéséhez és ellátásához, továbbá az egyes nemzeti célú nagytávolságú teherszállítások realizálásához is. A SALIS program

³⁶ Programme of Work

³⁷ Logistics Sub-Committee

³⁸ Medical Sub-Committee

³⁹ Standardization Agreement

⁴⁰ European Union Battlegroup

⁴¹ NATO Response Force

kiemelkedő szerepet játszott a szövetség afganisztáni szerepvállalása során. A stratégiai légiszállítással nem, vagy csak korlátozottan rendelkező tagállamok nagyban támaszkodtak a program adta lehetőségekre erőknek kitelepítése, váltása, ellátása és visszatelepítése során. Az MH jelenleg ezen egyezmény alapján lekötött kapacitás felhasználásával tervezi, és szükség esetén hajtja végre a felajánlott gyors reagálású NATO és EU erők telepítését, illetve a külszolgálatok eszközeinek szállítását. Az MH afganisztáni szerepvállalása miatt szükségessé vált nagy mennyiségű és méretű technikai eszköz (pl. a BTR80/A páncélozott szállító harcjárművek) szállítása, amely miatt a program hazánk számára kiemelt fontosságúvá vált.

A SALIS-nak jelenleg 13⁴³ tagja van (Nagy Britannia 2015-től nem tagja az együttműködésnek). Magyarország önálló stratégiai légiszállítási kapacitás hiányában, elkötelezett az egyezményben való további részvételre.

2.4. Többnemzetű Tengeri Szállítási Képesség (Multinational Sealift - SEALIFT)

A program egy koordinált és kollektív erőfeszítés annak érdekében, hogy a stratégiai tengeri szállítóeszközök hiányából adódó műveleti kockázatot csökkentse, különösen a szabad piaci kereslet megnövekedése idején. Feladata, hogy évről évre összeállítson egy Tengeri Szállítási Képességcsomagot (SCP⁴⁴), amely a résztvevők hozzájárulásainak eredményeképpen kialakuló stratégiai tengerjáró RoRo⁴⁵ hajókból álló szállítókapacitás. Ez a tengeri szállítási képesség használható a nemzetek gyorsan telepítendő, NATO és EU részére felajánlott haderőinek és egyéb nemzeti szállítási igényeinek kielégítésére. Az SCP legfontosabb tulajdonsága a garantált rendelkezésre állás, amely Garantált Rendelkezésre Állási Szerződéssel (AAC⁴⁶), Teljes Idejű Bérlettel (FTC⁴⁷) vagy nemzeti tulajdonban levő hajóterekkel biztosítható. Jelenleg a 2014. évi képességcsomag (SCP 2014) 13 hajó mindösszesen 37 160 LM⁴⁸ kapacitásával rendelkezik. Hazánk a GNP⁴⁹-arányos tagdíj megfizetésével jogosulttá

⁴³ BEL, CZE, FIN, FRA, GRC, DEU, HUN, LUX, NOR, POL, SWE, SVK, SVN

⁴⁴ Sealift Capability Package

⁴⁵ Roll on - Roll off rendszerű közúti-vízi kombinált szállítás lényege, hogy a közúti járművek - megfelelően kiépített rakodókon át - saját kerekein felgördülnek a vízi járművek rakfelületére

⁴⁶ Assured Access Contract

⁴⁷ Full Time Charter

⁴⁸ Lane Meter

⁴⁹ Gross National Product

válí az SCP-ből szállítóeszközt igényelni (az eszközzel hozzájáruló nemzetektől vagy az NSPA által leszerződött szállítókapaacitásból (AAC)). Ezzel tulajdonképpen a felajánlott és készenléti erők stratégiai (tengeri) átcsoportosítása igazoltan biztosított. Magyarország az éves díj befizetésével igazolja a NATO felé, hogy „képes” a felajánlott erők telepítésére, ami nemzeti felelősség. Az aktivált hajók mozgásának koordinációját az MCCE⁵⁰ végzi a maximális szállítási hatékonyság biztosítása érdekében. Az együttműködésnek jelenleg hazánk mellett 10 tagja⁵¹ van.

2.5. Lőszerellátási Együttműködés (Ammunition Support Partnership - ASP)

Az ASP jelenleg az egyik legtöbb – 24 NATO és 2 nem NATO (PfP⁵²) – államot tömörítő NSPA által koordinált tagállami együttműködés. Az ASP-t 1993-ban 11 tagállam⁵³ alapította, 1994-ben DNK; 2000-ben PRT; 2001-ben BEL; 2002-ben CZE; 2005-ben LIT; 2007-ben CAN, SWE; 2009-ben LVA, 2010-ben SVK, 2011-ben FIN, POL; 2012-ben LUX, ROM; 2013-ban BUL, 2015-ben ALB, 2016-ban Magyarország csatlakozott az együttműködéshez. Jelenleg komoly egyeztetések folynak Dél-Korea, Svájc, Ukrajna esetleges csatlakozásáról. A NATO tagállamok közül nem tagjai az együttműködésnek: HRV, ISL, SLN, EST.

Az együttműködés célja, hogy az egyes tagállamok megbízásai alapján – amennyiben arra lehetőség van az igények integrálásával, konszolidációjával – lőszerbeszerzéseket hajtson végre, kihasználva, hogy a nagyobb mennyiségben, nagyobb rendszerességgel történő beszerzések kedvezőbb árakat, nagyobb szakértelmet, a piaci szereplők jobb ismeretét eredményezik.

További fontos terület még a lőszer és robbanóanyag megsemmisítésére vonatkozó megbízások végrehajtása, a tagállamok közötti közvetítés az egyes nemzetek számára felesleges lőszer megsemmisítésében. A tagsággal rendelkezők részére az ASP költség felszámítása nélkül hajtja végre a beszerzést, a tagsággal nem rendelkezők jutalékot fizetnek, amelynek százalékos mértéke a beszerzés összértékéhez igazodik.

⁵⁰ Movement Coordination Centre

⁵¹ CAN, DEU, DNK, GBR, LIT, NLD, NOR, PRT, SVN, BEL

⁵² Partnership for Peace

⁵³ CAN, FRA, DEU, GRC, ITA, NLD, NOR, ESP, TUR, GBR, USA

2.6. Közös Felhasználású Cikkek Anyagbeszerzése (Common Item Materiel Management - COMMIT)

Az NSPO keretei között a 2014-ben létrehozott COMMIT szakmai támogató struktúra munkájában jelenleg 16⁵⁴ ország teljesjogú tagként és további három⁵⁵ ország esetileg vesz részt. Hazánk 2016. január 01-jén csatlakozott az együttműködéshez, melynek célja, hogy megkönnyítse és elősegítse a nemzetek közös tevékenységét, növelje a működési hatékonyságot, csökkentse az átfutási időt az eszközök, tartalék-alkatrészek és készletek beszerzése terén. A COMMIT szakmai támogató struktúra az együttműködés megkönnyítése érdekében létrehozott egy dedikált web-alapú képességet (az úgynevezett NATO logisztikai Értéktőzsdét (NLSE)), amely megkönnyíti az eszközök terén a nyilvántartások láthatóságát a résztvevő nemzetek részére, ezzel biztosítva a virtuális készletkezelés lehetőségét.

2.7. Szövetséges Felszíni Megfigyelés (Allied Ground Surveillance - AGS)

Allied Ground Surveillance - hasonlóan a Strategic Airlift Capability programhoz - a tagországok egy csoportjának kezdeményezésére jött létre egy, a közös igényeket költséghatékonyan kielégítő megoldásként. A programot eredetileg 15 NATO tagország⁵⁶ hozta létre, azonban jelenleg már az összes NATO tagország a tagja. Az AGS a hatályos tervek szerint 2017. év végéig éri el a kezdeti műveleti képességet az olaszországi Sigonella légibázison. Ez azt jelenti, hogy a NATO és tagországai érdekében az új, nagy hatótávolságú, pilóta nélküli, több platformú radarral felszerelt RQ-4B Global Hawk felderítő repülőgépek bevetethők, és az általuk szerzett adatok azonnal elérhetők lesznek a szövetség minden tagja számára. Ennek a NATO tagállamok által létrehozott és üzemeltetett képesség központi rendszereinek kialakításával, fenntartásával, finanszírozásával és a teljes életciklus-menedzsmenttel kapcsolatos logisztikai támogató feladatok tervezése, szervezése és végrehajtása céljából került megalakításra az AGS szakmai támogató struktúra. Munkájában valamennyi NATO tagállam részt vesz, tevékenységéhez hazánk 2016. január 01-vel csatlakozott.

⁵⁴ BEL, CAN, DNK, FRA, DEU, GRC, HUN, ITA, LIT, NLD, NOR, POL, PRT, ESP, TUR, GBR

⁵⁵ AUS, FIN, SWE

⁵⁶ BUL, CZE, DNK, EST, GER, ITA, LAT, LIT, LUX, NOR, POL, ROM, SLO, SVN, USA

2.8. A RAT-31 radar szakmai támogató struktúra

A 2013-ban alapított RAT-31 szakmai támogató struktúrának jelenleg négy tagja⁵⁷ van. Magyarország 3 db NSIP⁵⁸ forrásból létesített RAT-31 típusú radarral rendelkezik, amelyek logisztikai háttértámogatását - a NATO katonai költségvetéséből finanszírozottan - az NSPA látja el. Ezen radarok logisztikai támogatása a SHAPE felelőssége (költségviselő), hazánk megfigyelőként vesz részt a munkában, tapasztalatszerzés és a SHAPE⁵⁹ munkájának segítése érdekében. Ennek tükrében nem is várható a szakmai támogató struktúrához való csatlakozás teljes jogú tagként.

3. Egyéb NSPA szolgáltatások igénybevétele

3.1. Műveletek logisztikai támogatása

Az NSPA több műveleti területen, több nemzetközi táborban is táborüzemeltetési feladatot lát el, melynek eredményeként a táborban elhelyezett személyek ellátása jogcímén közvetlenül, illetve meghatározott körben a SHAPE bevonásával közvetve költségeket számláz a szolgáltatást igénybevevő nemzeteknek.

Hazánk az afganisztáni és a koszovói missziói során ezt az NSPA szolgáltatást is vette/veszi igénybe.

3.2. Kabul Nemzetközi Repülőtér Őr- és Biztosító Kontingens (MH KNR ÖBK)

Magyarország 2012. október 01-től 2013. szeptember 31-ig látta el KAIA-N FP⁶⁰ feladatait. A feladat ellátáshoz a magyar kontingens a Belgium tulajdonában lévő 86 db lakó- és 11 db irodakonténert használta. A konténerek bérletbeadásával Belgium az NSPA-t bízta meg, így közvetlen kapcsolat Belgium és hazánk között ebben az ügyben nem volt. A konténerek bérlésére vonatkozó mindennemű egyeztetést az NSPA-vel folytattunk le, a befizetéseket az NSPA részére teljesítettük, valamint az elszámolást részünkre az NSPA biztosította.

⁵⁷ DNK, DEU, ITA, ESP

⁵⁸ NATO Security Investment Programme

⁵⁹ Supreme Headquarters Allied Power Europe

⁶⁰ Force Protection

3.3. Az Eltökélt Támogatás művelet (Resolute Support Mission⁶¹ - RSM)

Az RSM egy NATO vezette misszió, amely kiképzési és tanácsadói segítséget nyújt az afgán biztonsági erőknek és szervezeteknek. A misszió a 2015. január 01-én az ISAF feladat befejezését követően azonnal megkezdődött, jogi keretét az erők jogállásáról szóló megállapodás (SOFA⁶²) biztosítja, melyet az afgán parlament 2014. november 27-én ratifikált. A műveletben jelenleg 40 ország közel 14 000 katonája vesz részt. Hazánk mintegy 100 katonával járul hozzá a művelet sikeréhez. Az RSM művelet logisztikai koncepciója a SHAPE J-4 irányításával került kidolgozásra. A művelet üzemanyagellátását az NSPA biztosítja, melynek érdekében új szerződéseket kötöttek olyan számvetéssel, hogy 2015. január 01-től az RSM művelet befejezéséig az üzemanyagellátás folyamatosan biztosítva legyen.

3.4. KFOR művelet

Hazánk az afganisztáni feladatok csökkenésével egyidőben, a NATO kérésére, növelte balkáni szerepvállalását. Ennek eredményeképpen az MH 2014-ben a KFOR kötelékében a már műveleti területen tevékenykedő század mellé még egy manőverszázadot telepített a régióba. A felajánlott század 2014. augusztus 13-ig több ütemben⁶³ érkezett Camp Novo Selo-ba (CNS), majd e hónap 23-án elérte a teljes műveleti képességet (FOC⁶⁴). A tábor eredetileg francia vezetésű volt, s mint vezető nemzet, a logisztikai támogatást is ők nyújtották. Ez magába foglalta az úgynevezett Real Life Support-ot (RLS), valamint a további logisztikai szolgáltatásokat, melyeket az itt szolgáló nemzetek katonái is igénybe vettek. A rendszert a francia fél táborból való kivonulása szüntette meg. Az NSPA 2014. év júliusától vette át a tábor üzemeltetését.

3.5. Random Brokerage Services (RBS)

Az NSPA-n belül a RBS biztosítja a leguniverzálisabb (konkrét szakterülethez nem kötött), legrugalmasabban igénybe vehető, egyetlen szakmai támogató struktúrához történő csatlakozást sem igénylő

⁶¹ A művelet az ENSZ BT 2189/2014. számú határozata, valamint a résztvevő felek által kidolgozott és az afgán parlament által elfogadott Status of Forces Agreement alapján működik Afganisztánban

⁶² Status of Forces Agreement

⁶³ <http://www.honvedelem.hu/cikk/45825>

⁶⁴ Full Operational Capability

beszerzési lehetőséget. Az RBS alapján történő beszerzések esetén a beszerzés értékétől függő mértékű, százalékosan meghatározott jutalékot kell fizetni az ügynökségnek. Hazánk az elmúlt időszakban két, egészségügyi szakanyagok (oltóanyagok, autó-injektorok) beszerzésére irányuló projekt során vette igénybe ezt a típusú szolgáltatást.

3.6. Magyar cégek együttműködése az NSPA-vel

A NSPA tevékenysége nemcsak a nemzeti igények kiszolgálása, hanem a nemzeti hadiipar nemzetközi megjelenése szempontjából is vizsgálható.

Fontos, hogy az NSPA által lefolytatott beszerzési eljárásokban főszabályként csak NATO tagállamban bejegyzett cég vehet részt, de az NSPA csak azokat a cégeket hívja meg, illetve csak azoktól fogad be pályázatot egy tender kapcsán, melyek az adatbázisában regisztráltak. Az előzőeken kívül egyes programokban (pl. ASP) – a résztvevő nemzetek döntése alapján – alkalmaznak olyan megszorítást is, amely szerint az adott együttműködés által lefolytatott beszerzésre csak az abban résztvevő tagállamokban bejegyzett cégek jelentkezhetnek. Természetesen a NSPA beszállítói adatbázisába a hazai cégeknek is lehetőségük van regisztrálni. Napjainkban a regisztrált magyar cégek száma megközelítőleg 150, így elmondható, hogy egyre több magyar cég pályázhat sikerrel.

Összegzés

A fentiekben leírtak csak felületesen vázolják fel hazánk NSPA-n belüli tevékenységét, s messze nem adnak teljes képet az NSPA által biztosított lehetőségekről. Az NSPA egy igen komplex ügynökség, az egyes programok, szakmai támogató struktúrák nagyon eltérő tagállami összetételűek és különbözőek a feladatok, azok végrehajtásának rendszere, valamint a felmerülő költségek megosztásának elve. Az NSPA és jogelődjei az elmúlt évtizedekben (ne feledjük, maga az NSPA nincs 5 éves!) számottevő tapasztalatokat szereztek a művelési területen történő logisztikai támogatás és kiszolgálás terén, szolgáltatásait a szövetség tagjai számos helyszínen veszik igénybe.

A NSPA a kisebb nemzetek részére komoly lehetőséget biztosít az együttműködésre. A kisebb nemzetek kevesebb eszközt üzemeltetnek, kevesebb és kisebb értékű beszerzési igényük van, a moderni-

zációs elképzeléseiket kevesebb eszközön hajtják végre. Együttműködés nélkül számukra az egy egységre eső működtetési, beszerzési és modernizációs költség magasabb lenne.

A költségcsökkentésen kívül fontos szempont még, hogy az együttműködés eredményeként az egyes feladatok mögé komolyabb szakértelemmel, tapasztalattal rendelkező nemzetközi szakembergárda hozható létre, továbbá a közös működtetés, beszerzés, modernizáció jelentősen tudja növelni a kompatibilitást.

Az NSPA szinte teljes mértékben customer funded, így az együttműködés költségeit az együttműködésben résztvevő nemzeteknek kell viselniük. A költségekről, a végrehajtandó feladatokról, az összköltség nemzetek közötti felosztásáról az együttműködésben résztvevő nemzetek döntenek. Az egyes programokhoz való csatlakozás bizonyos összegű tagsági díjjal jár, de vannak ingyenes programok is (pl. RBS), és a megfigyelői státusz esetén sem kell fizetni. A fentiekben leírtak alapján az NSPA igénybevételének indokoltságát minden egyes esetben egyedileg kell vizsgálni, hiszen ami egy konkrét feladat esetében gazdaságos az egyik nemzetnek, az nem biztos, hogy költséghatékony a másiknak.

Cikkem megírásához a fellelhető írott dokumentumokon kívül nagyban hozzájárult az MH Logisztikai Központ állományában szolgálatot teljesítő, az NSPA-vel rendszeresen kapcsolatot tartó szakállományal történő személyes találkozó. Ezúton is köszönet a segítségükért!

Felhasznált irodalom

1. A NATO Logisztikai Alapelvek MC 319/2 dokumentum
2. AAP-6 NATO Glossary of term and definitions (2013.) – NATO Szakkifejezések és meghatározások szógyűjteménye (2013. évi kiadás)
3. Allied Joint Logistic Doctrine AJP-4(A) (2003.)
4. Az MH Logisztikai Központ parancsnokának 636–11/2015. nyt. számú állásfoglalása
5. Biztonságpolitika, biztonságpolitikai szakportál
<http://www.biztonsagpolitika.hu>
6. Dr. Keszthelyi Gyula HM FHH főigazgató 400-7/2011. nyt. számú összefoglaló jelentése a NAMSA tevékenységéről

7. Hungarian experiences with NSPA programs, Baráth István dandártábornok előadása a Horvát - Magyar kétoldalú megbeszélésen 2014. június 17.
8. Magyarország együttműködése az NSPA-vel, Baranyai Virgil alezredes előadása Budapest 2015. november
9. MCM-0111-2009 „FILLING THE NCSA DEPLOYABLE CIS STRUCTURE”
10. MH Összaderőnemi logisztikai doktrína (3. kiadás 2015.)
11. NATO honlap <http://www.nato.int>
12. NATO Logistics Handbook (Edition 2012.)
13. NATO Támogató és Beszerzési Ügynökség honlapja <http://www.nspa.nato.int>
14. NSPA Support to Operations, Orhan Muratli Deputy Director of Logistics Operations előadása Budapest 2014. September 29.
15. Strategic Airlift Interim Solution (SALIS) és Multinational Sealift (SEALIFT) Kiss-Bús Károly alezredes előadása Budapest 2015. November
16. NATO Stratégiai Légiszállítási Program (SAC) <http://2010-2014.kormany.hu/hu/honvedelmi-miniszterium/hirek/nato-strategiai-legiszallitasi-program-sac>
17. 93/2008. (IV. 23.) Korm. rendelet a Stratégiai Légiszállítási Képességről szóló többoldalú Egyetértési Megállapodás kihirdetéséről
http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=A0800093.KOR