

Konténerizáció

Littomericzky János mk. főhadnagy

A konténeres szállítások nemzetközi szintű fellendülése következtében Magyarország, mint KGST-tagország, továbbá mint a délkeleti-nyugati tranzithálózat egyik fő láncszeme, egyre következetesebben helyezi előtérbe a konténerizáció kialakítását és távlati fejlesztését.

Ezek a körülmények teszik indokolttá, hogy a Magyar Néphadseregben folyó fejlesztési előkészületek jelen szakaszában minél több felhasználható információ álljon rendelkezésünkre, amelyek elősegítik a fejlesztési és szervezési irányok helyes célkitűzését.

Hazai közlekedésfejlesztésünk korszakos megalapozását az 1968. évi őszi országgyűlésen tárgyalt és elfogadott közlekedéspolitikai koncepció adja. Ez „a közlekedés egységének szemléletén” alapul és így az integrált szállítási rendszer megvalósítását tűzi ki célul, mindenekelőtt „a közlekedési ágak közötti munkamegosztás népgazdasági szempontból hatékony további javítása” érdekében. Ezen alapvető célkitűzés mellett a koncepció többi célkitűzése, különösen a vasút teljes műszaki és üzemi rekonstrukciója és a közúti közlekedés szerepének fokozása, továbbá a hatékonyság általános növelésének előirányzata is új, korszerű szállítási megoldások bevezetésének és alkalmazásának fontosságát hangsúlyozza.

A konténerizáció, a korszerű szállítási rendszer a közlekedéspolitikai koncepció realizálásának alapvető, szerves része, elsősorban az integrált szállítás megvalósításának, továbbá a szállítási ágazatok közötti munkamegosztás javításának egyik fő eszköze.

Szükséges kihangsúlyozni, hogy a konténerizáció lényege nem más, mint két vagy több szállítási ágazat egymáshoz szorosan kapcsolódó tevékenységével megvalósuló, tökéletesen zárt szállítási lánc kialakítása a különféle anyagokkal történő ellátás rendszerében.

A téma jelentőségére való tekintettel röviden méltatni kívánom a hazai szinten elért eddigi eredményeket, valamint a konténerizáció jelentőségét a Magyar Néphadseregben.

KGST szintű konténerizáció

A KGST tagországai között állandóan fejlődő politikai és gazdasági kapcsolatok kedvező feltételeket teremtettek a különböző közlekedési

ágak által konténeres alkalmazásával lebonyolított nemzetközi áruszállítás fejlesztésére.

Már korábban, a KGST XXV. ülészakán elfogadott „Az együttműködés további elmélyítését és tökéletesítését, valamint a KGST-tagállamok szocialista gazdasági integrációjának fejlesztését célzó komplex Program” is előírja, hogy sokoldalú egyezményt kell kötni a KGST-tagállamok közötti egységes konténeres szállítási rendszer bevezetésére.

A Közlekedési Állandó Bizottság a fentiek realizálására kidolgozta az „Egységes konténerfuvarozási rendszer bevezetéséről szóló egyezmény”, valamint „A nemzetközi forgalomban a konténeres közös használatáról szóló egyezmény” tervezetét, amelynek megtárgyalása és aláírása a KGST KÁB 41. ülésén, 1971 decemberében, Budapesten megtörtént.

Az egységes konténerszállítási rendszer 10, 20 és 30 tonna bruttó súlyú univerzális és speciális konténeres alkalmazásán alapul. Ezek közül alapvető típusként a 20 tonna bruttó súlyú konténer szolgál.

Az egyes árutételek szállítására a szerződő felek alkalmazhatnak 2,5 és 5,0 tonna bruttó súlyú konténereseket, azonban ezek a nagyraksúlyú konténeresektől függetlenül vannak forgalomban, azaz nem képezik a rendszer alapvető bázisát.

KGST szinten az egységes konténerszállítási rendszer bevezetésének előkészítő munkálatai 1972. év végéig befejeződnek és 1972—1974-ben megkezdődik a konténerszállítások tervszerű beindítása.

Az MNK a vállalt kötelezettségek alapján a nemzetközi konténerforgalomra szolgáló konténerállomásokat és terminálokat az alábbi helyeken hozta, illetve hozza létre:

1971-ben Budapest — Csepel kikötő,
Budapest — Józsefváros,

1972-ben Debrecen,
Miskolc — Gömöri,
Győr,

1973-ban Pécs,
Szeged,
Szombathely,
Budafok-Háros,
Nagykőrös,
Nyíregyháza,
Sopron.

Továbbá az alábbi viszonylatokban indít kísérleti szállításokat:

Budapest—Komornó (Sturovo),

Budapest—Bratislava—Petovice—Kutovice—Varsó (Poznan)—Gdynia,

Budapest—Csop—Kijev—Moszkva.

A KGST-tagországok konténeres szállítási rendszerének műszaki, gazdasági és technológiai alapjai a belföldi és a nemzetközi forgalomra vonatkozó problémával kapcsolatos tudományos-műszaki együttműködésről szóló megállapodásban az MNK az alábbi témákban folytat tudományos kutató tevékenységet:

Távlati és feltáró kutatások:

— műszaki-üzemeltetési követelmények az átrakási műveletek gépesítésének távlati eszközeivel szemben,

— a KGST-tagországok konténeres szállítási rendszere fejlesztésének tudományos-műszaki alapjai az 1976—1980. évekre és hosszú távra (2000-ig).

A konténeres szállítási rendszer fejlesztésének első szakaszát elősegítő kutatások:

— a konténerakkódokra szolgáló berendezéssel ellátott gépjárművek célszerű alkalmazási körzetének meghatározási módszertana,

— a KGST-tagországok konténeres szállítási rendszeréhez egységes terminológiai tervezet kidolgozása.

A belföldi konténerizáció

A KGST tagállamok témára vonatkozó fejlesztési tevékenységével egyidejűleg, a közlekedés-politikai koncepció szellemében belföldön is megindultak a konténerizációs törekvések.

A MÁV és a VOLÁN erőfeszítései főleg a darabáru-szállítás problémáit kívánják megoldani. Köztudott, hogy népgazdasági viszonylatban az ömlesztett anyagok gépi anyagmozgatása 90%-ig megoldott, azonban a darabáruk mozgatásának gépesítése csak 50—52%-os.

A belföldi konténerizáció napjainkban már megindult. Alapvető bázisát az UUK-5 típusú univerzális közepes konténer (KGST szabvány) képezi.

A MÁV és a VOLÁN együttműködésével szervezett közepes konténerekben háztól-házig történő szállítások feltételei az alábbiak:

1. A vasút megrendelésre 10 m³ úrtartalmú, különféle anyagokkal rakható, szállításra alkalmas konténereket bocsát a szállítatók rendelkezésére.

2. Az 5 tonnás, 10 m³-es konténerek háztól-házig történő szállítása jelenleg az alábbi viszonylatokban lehetséges:

Budapest—Miskolc	750 Ft,
Budapest—Debrecen	800 Ft,
Budapest—Szeged	750 Ft,
Budapest—Győr	900 Ft,
Miskolc—Szeged	1000 Ft,
Miskolc—Győr	950 Ft,
Debrecen—Szeged	1050 Ft,
Debrecen—Győr	1000 Ft,
Szeged—Győr	950 Ft.

A fenti szállítási költségek az alábbi szolgáltatásokat foglalják magukban:

- üres konténer házhoz szállítását megrakás céljából,
- egy óra díjmentes rakodási időt,
- a rakott konténer elszállítását a feladási állomásra,
- a konténer átrakását közúti járműről vasúti járműre,

- a vasúti szállítás díját a feladási és a rendeltetési állomás között,
- a konténer átrakását vasúti járműről közúti járműre,
- a rakott konténer házhoz szállítását,
- egy óra díjmentes rakodási időt,
- az üres konténer visszaszállítását a vasútállomásra.

3. A meghatározott szolgáltatások közül a közúti szállításokkal (el- és felfuvarozás) alapul vett távolság 5 km.

Minden további megkezdett 5 km díja 40,— Ft.

A rakodási idő túllépése esetén a vasút minden megkezdett félórára 30,— Ft várakozási díjat számít fel.

A konténereket személyesen, írásban vagy távbeszélőn a vasút helyi megbízottjainál lehet megrendelni.

A vasút az igénybejelentéseket tudomásul veszi és a megállapított időben az üres konténert vagy konténereket megrakás céljából a szállítató telephelyén rendelkezésre bocsátja.

A rakottan érkező konténerek házhoz szállításának időpontjáról értesítést ad — amely nem több, mint a feladást követő második nap —, hogy a szállítató a rakodáshoz kellő időben fel tudja készülni.

A konténerbe az anyagok berakása és abból kirakása a feladó, illetve az átvevő feladata.

A konténerek lezárása a feladó kötelessége.

A rendszer alapját képező UUK-5 típusú univerzális közepes konténer főbb jellemzői az alábbiak:

— Burkoló méretek	
— hosszúság:	2650 mm
— szélesség:	2100 mm
— magasság:	2400 mm
— önsúly:	520 kp
— Rakterület méretei	
— hosszúság:	2510 mm
— szélesség:	1950 mm
— magasság:	2090 mm
— raksúly:	4480 kp (10 m ³).

A szilárd oldalfalak belső faházára három vízszintes elhelyezésű alumínium szalagot szegecselték, amelyek lehetőséget adnak — a raktérfogat magasságában négy arányos részre választó — polcok elhelyezésére. Ezenkívül előnyösen hasznosíthatók a rakomány rögzítésénél is.

A konténer egyik oldalán 270°-ban nyitható kétszárnyas ajtó van felszerelve. Az ajtó által képezhető nyílás mérete megegyezik a rakodótérnek az ajtó síkjával párhuzamos metszetével.

A hazai konténerizáció anyagi, technikai feltételeinek kialakítása érdekében a hazai ipar is megfelelő lépéseket tett.

A konténerek, daruk, a konténerek átrakásához szükséges darukhoz megfelelő megfogó szerkezetek (keret, gerenda) gyártását a Magyar Hajó- és Darugyár (MHD), míg a konténereket hordozó vasúti és közúti járművek, valamint az utóbbiakra szerelhető konténerátrakó berendezések gyártását a Magyar Vagon- és Gépgyár (MVG) vette tervebe.

A konténerizáció jelentősége az MN-ben

A konténerizáció, mint a korszerű integrált ellátási rendszer szervesen irányított fizikai folyamatai végrehajtásának módszere, a Magyar Néphadseregben több területen kerülhet alkalmazásra. Így elsősorban az anyagmozgatás, szállítás és tárolás területein. A konténernek felhasználásának alapvető helyei mind békében, mind háborúban a transz-konténernek vonatkozásában a hadászati és hadműveleti hadtáp, közepes univerzális konténernek vonatkozásában a hadműveleti és csapathadtáp.

Azt, hogy az MN a konténerizációnak általánosan tapasztalható fejlődéséből nem maradhat ki, elsődlegesen katonapolitikai szükségletként kell megítélni. A várhatóan fokozódó ütemű konténerizáció korszakában elszigetelődésünkhöz vezetne elsősorban szállítási és számos további területen, ha nem tartanánk lépést az általános fejlődéssel.

Véleményem szerint az MN, amelynek katonaföldrajzi és közlekedési-földrajzi helyzete szorosan illeszkedik a DNY-i hadszíntér közlekedési rendszerébe, semmi körülmények között sem vonhatja ki magát a korszerű anyagmozgatási, szállítási technológiákból eredően reá háruló kötelezettségek teljesítése alól. Annál is inkább, mivel a Varsói Szerződésben érintett fegyveres erők országai KGST szinten ezt a témát már rendezték.

Kétségtelen, hogy a felvetett probléma katonai szempontból történő értékelésénél nagyon jelentős tényező a Szovjetunió állásfoglalása a fejlesztés és alkalmazás vonatkozásában.

A Szovjetunió kutatóintézetei számottevő haladást értek el a konténernek, a hordozójárművek és rakodóberendezések fejlesztésében, az integrált szállítási rendszer kialakítására vonatkozó témákban. Mindebből arra lehet következtetni, hogy a szovjet szakemberek is jól látják azokat a lehetőségeket, amelyeket a konténerizáció rejt magában, mind a béke-, mind a háborús ellátásban. Továbbá a fentiek alapján a Szovjetunióban a konténeres szállítási technológia rendkívül rohamos ütemű fejlődésére lehet számítani.

Véleményem szerint a konténerizáció külön gyakorlati jelentőséggel bír azokon a helyeken és pontokon, ahol időben szűk keresztmetszet adódik a katonai anyagok átadására.

Így várhatóan kulcsszerepet fog betölteni az utánszállítási folyamatban a Csap-Záhony átrakó állomás, továbbá mindazon területek és helyek, ahol a katonai anyagok átrakásra kerülnek.

A fenti helyeken és területeken jelentkező rendkívül nagy mértékű átrakási igények, valamint a hagyományos módszerek tetemes időszükséglete feltétlenül ösztönzően kell hogy hasson az új szállítási technológia, a konténerizáció alkalmazására.

A konténerizáció jelentőségét növeli az is, hogy az eddig megoldatlannak látszó rakodásgépesítési, anyagmozgatási problémák is megoldódnak, mivel a gépi rakodásra alkalmatlan katonai anyagok helyett a konténer jelenik meg. A teljes szállítási folyamatra, annak menetközbeni irányítására, szervezésére a technika legújabb vívmányait alkalmazva olyan komplex rendszer valósulhat meg, amelyben az egységirakományt képező

konténer mindenkori helyzetének pontos regisztrálása mellett, a benne felhalmozott katonai anyag érintése nélkül, a hagyományoshoz képest lényegesen nagyobb szállítási sebességgel halad a feladótól a felhasználóig.

Kedvező lehetőség az is, hogy adott esetben az egyes ellátási tagozatokban a konténert tárolási célokra is célszerűen fel lehet használni.

Tovább vizsgálva a kérdést, az ellátás folyamatában jelentkező szigorú időbeli kötöttségeket, a megnövekedett volumenű és ütemű utánszállítási követelményeket a jelenleg kialakult műszaki és technológiai adottságok mellett megnyugtatóan teljesíteni csak igen nagy erőfeszítések árán lehet.

Ez a felismerés is a konténerizációnak ad időszerűséget, mert megfelelő technikai és szervezési megoldást kínál.

Minden bizonnyal hasonló megfontolásokon nyugszanak azok az intézkedések is, amelyek az új technológia kifejlesztésére irányulnak az ipariilag fejlett baráti államok hadseregében. Így például a legnagyobb előrehaladás az NDK-ban tapasztalható, ahol már közlekedtek konténer-vonatok is.

Természetesen ahhoz, hogy az MN a konténerizáció területén eredményeket tudjon elérni, egy sor feltételt kell biztosítani.

E feltételek tisztázásának és megoldásának vizsgálata kell hogy képezze a további kutatómunkát természetesen a baráti országok és a hazai eredmények messzemenő figyelemmel kísérése mellett.

A fentiekben azokat a tényeket és érveket kívántam röviden összefoglalni, amelyek elsődlegesen szükségesek ahhoz, hogy a konténerizáció jelenlegi helyzetét értékelni tudjuk.