

Az MN szállítási rendszer korszerűsítése szükségességének néhány kérdése és várható hatása a szállítások tervszerűségének és gazdaságosságának fokozásában

Dobó Ferenc alezredez

A Magyar Néphadsereg korszerű fegyverzettel és technikai eszközökkel történő ellátásával, harckészültségének fokozásával, a kiképzési rendszer korszerűsítésével emelkedett a csapatok mozgás- és manőverező-képessége. Ezekkel, továbbá az állomány munka- és életkörülményei fokozatos javítására irányuló erőfeszítésekkel párhuzamosan jelentős mértékben növekedett a csapatok anyagszükséglete. Szerkezeti változások következtek be az MN gazdálkodási rendszerében az elmúlt években és az általános gazdasági fejlődési iránynak megfelelően módosult az ellátás rendje, nagyobb lehetőségeket biztosítva a jogos igények gyors és megbízható kielégítésére.

A fejlődés támasztotta követelmények nagymértékben növelték a közlekedési szolgálat szállítási feladatait. E tendencia napjainkban sem zárul le és a tömeges csapat- és anyagszállítások állandóan növekvő mennyisége mind fokozottabb erőfeszítést követel a közlekedési szolgálattól. A feladatok nagyságrendjének emelkedését jól érzékeli a következő összehasonlítás:

a) 1974. év első felében az 1972. év első feléhez viszonyítva

— vasúton 8—10⁰/₀-kal,

— közúton 35—40⁰/₀-kal több anyag került elszállításra.

b) Ugyanezen időszakban a kifizetett szállítási költség 10—15⁰/₀-kal növekedett.

Az MN katonai közlekedési és szállító szervei, gépkocsiszállító egységei és alegységei a szállítás tervezés-szervezés és a végrehajtás hatékonyabb módszereinek keresésével az alapvető szállítási feladatokat eredményesen megoldották.

A nagy volumenű szállítási feladatok tervezésében, szervezésében — jelenleg még elsődlegesen csak a vasúti és vízi szállítások vonatkozásában — jelentős feladat hárul az MN Közlekedési Szolgálat területi közlekedési és szállító szerveire, az MN Katonai Szállítási Főigazgatóságra (MN KSZF) és az MN Katonai Szállítási Igazgatóságokra (MN KSI).

Ezen szervek a szervezetükben bekövetkezett belső változások eredményeként ma már alkalmasak az eddig egyprofilú tevékenység helyett a vasúti, vízi, és gépkocsi szállítások tervezésére, szervezésére és irányítására, illetve esetenként a légi szállításból adódó feladatok megoldására, természetesen az egyéb közlekedési biztosítási feladatok mellett.

A korszerű szervezeti struktúra azonban jelenleg még csak részben párosul olyan korszerű szállítás szervezési renddel, amely megfelel:

— a hadtápbiztosítás rendszerének várható távlati fejlesztéséből a közlekedési szolgálatra háruló elképzeléseknek;

— másrészt az MN egységes szállítási rendszere kialakítására vonatkozó elgondolásoknak.

Az MN szállítási rendszere fejlődésére az előző időszakokban jelentős ráhatást gyakoroltak különböző olyan tényezők, mint például a szolgálat egyes fejlődési fázisaiban kialakított szervezeti struktúrák, vagy az MN béke és háborús ellátási rendszerének fejlődése. Mindez jelentősen hozzájárult ahhoz, hogy az MN egészére érvényes, minden szállítási ágazatot magába foglaló egységes szállítás tervezési és irányítási rendszer ezideig nem alakulhatott ki, amely lehetőséget nyújtott volna az optimális felé közelítő egységes szállítás tervezési és irányítási tevékenységre, a gazdálkodás elemeinek érvényesítésére a szállítási tevékenységen is.

Az egységes rendszer hiányából adódott, hogy az alapvető szállítási ágazatok (vasúti szállítás, gépkocsi szállítás) tervezési és irányítási rendje egymástól elkülönülten fejlődött. Az egységesen szabályozott vasúti szállítás mellett az MN gépkocsi szállítási tevékenysége még tovább differenciálódott seregtest szinteken. Ezen fejlődési folyamatokból adódik, hogy

— a tervezési tevékenység más szabályok alapján és más módszerek szerint bonyolódik a különböző szállítási ágazatokban;

— a szállítások irányítása csak a vasúti szállítások területén valósul meg, a közúti irányítás nélkül bonyolódik;

— az egyes szállítási ágazatokban folyó szállítások között nincs koordinálási lehetőség.

A jelenlegi szállítási rendszerben az ellátás és a szállítás dialektikus egysége, kölcsönhatása nem minden esetben az elvárhatónak megfelelően érvényesül. Az ellátó szervek tevékenységük során többször megbontják a helyes munkarendet és a katonai közlekedési és szállító szervek kiiktatásával szállítás tervezési, szervezési és irányítási feladatokat is végeznek, amely a tevékenységek egyoldalú vizsgálata miatt nem felelhet meg a korszerű szállítás szervezéssel és a gazdaságos végrehajtással szemben támasztható követelményeknek. Ennek néhány jellemzőjét és kihatását a következőkben lehet bemutatni:

— az egységes tervezési és irányítási rendszer hiányában a szállítások nem a legmegfelelőbb szállítási ágazaton, nem a legoptimálisabbhoz közelítő hatékonysággal, a legrövidebb idő alatt és a leggazdaságosabban valósulnak meg. Legnagyobb mértékben ez a távolsági szállításoknál mutatkozik, ahol jelentős párhuzamos szállítások folynak. Átlagosan

vasúton 170, közúton 150 km szállítási távolságra. Alacsonyak a teljesítési mutatók (a tehergépkocsik átlagos terhelése 1,5 t alatt van, a kapcsolt szállítások aránya nem éri el a 10⁰/₀-ot, stb.);

— nincs dialektikus egység az ellátási és szállítási tevékenység között, nem követi a szállítási rendszer az ellátási tevékenységben meghonosodott „gazdálkodási szemlélet”-et, ugyanakkor az ellátási tevékenységet végzők figyelmen kívül hagyják a szállítás „értéknövelő” munkáját. (Az elosztás költségeinek — raktározási, szállítási, csomagolási — részaránya az ötvenes évek óta 40⁰/₀-ról a mai termékek árának 60⁰/₀-ára növekedett. — Közlekedéstudományi Szemle, 1972. 3. szám.);

— a béke szállítás tervezési és irányítási rendszere nem nyújt megfelelő alapot a háborús szállítási rendszer előfeltételeinek megvalósításához.

Az egyes szállítási ágazatok közötti célszerű munkamegosztás megvalósítását tovább nehezíti, hogy a honvédségi és közhasználatú szállítóeszközök nem azonos elszámolási és kiegyenlítési rend szerint kerülnek igénybevételre. Így a közhasználatú szállítóeszközök költségkeretből, a saját gépjárműveink pedig km-kiszabattól. A kilométer-kiszabatt alapján üzemelő szervezetszerű igénybevevők csak „kilométer”-ben mérik a ráfordítást és nem érzékelik az anyagi kihatásokat.

A központosított szállítástervezési és irányítási rendszer hiánya mellett, egyéb tényezők is mutatják szállítási tevékenységünk problémáit, hiányosságait. Jelentősebbek a következők:

— a korszerű szállítási folyamat nélkülözhetetlen elemeit képező anyagmozgató gépek, rakodási segédeszközök alkalmazása korlátozott mértékű, az egységcsomagok kialakítása, a korszerű csomagoló eszközök felhasználása terén csak a kezdeti lépések történtek meg;

— a szállítások operatív irányítására szolgáló információs és adatfeldolgozó rendszer még nem kiforrott;

— a szállító gépjárművek típus szerinti összetétele nem igazodik a szállítási igények célszerű és gazdaságos kielégítéséhez. Jelenleg a tömeges nagytávolságú és helyi közúti szállításokat is a szállító egységek (alegységek) terepjáró tehergépkocsijai végzik. Így az alacsony szállítási teljesítmények mellett, magas üzemeltetési költségek is jelentkeznek. A szállító egységek (alegységek) a terepjáró alaptípuson kívül gazdaságosan üzemeltethető, kiegészítő közúti típusokkal (mint pl. kisteherbírású) nem a megfelelő mérvben rendelkeznek. A fejlett gépkocsi szállítással rendelkező országokban a kisteherbírású gépjárművek (1,5—2 tonnás) aránya 59—72⁰/₀. Erre irányuló törekvés tapasztalható a népgazdaságban. amit mutat, hogy a IV. ötéves tervben forgalmazott tehergépjárművek 37⁰/₀-a a 0,3—1,5 t kategóriába tartozik. Az MN-ben meglévő nagyteherbírású camion típusú gépjárművek nem a központi szállító egységnél, hanem az ellátó szerveknél széttagoltan üzemelnek, így felhasználásuk csak viszonylagos gazdaságosságot biztosít.

A jelenlegi helyzet elemzése alapján — megítélésem szerint — olyan következtetést lehet levonni, hogy alapvető fejlődést a szállítások tervezése, szervezése, irányítása és végrehajtása, illetve a hatékonyság és a

gazdaságosság terén az MN hadtápbiztosítási rendszerére támaszkodó, a népgazdaság lehetőségeit és tapasztalatait felhasználó új, egységes szállítási rendszer kialakításával érhetünk el.

Az elmúlt években az Országgyűlés által elfogadott közlekedéspolitikai koncepció irányelvei alapján hazánkban a közlekedési ágazatok és azok szállítási tevékenysége jelentősen fejlődött. A közlekedési tárca már az 1960-as évek közepétől intenzíven foglalkozott a konténeres áruszállítás elterjesztési lehetőségeinek vizsgálatával, szoros együttműködésben más főhatóságokkal. Ezt a munkát a világszerte meginduló folyamaton, a népgazdaság igényén túlmenően a konténeres szállításokból származó előnyök is szükségessé tették. Jelenleg az egyik alapvető közlekedéspolitikai probléma a közlekedési ágazatok koordinációja. Ezt a célt az egységes közlekedési rendszernek kell szolgálnia, amelynek fenntartása, fejlesztése a közlekedéspolitikai koncepcióban alapvető feladatként van megjelölve. Ez megszünteti az árufuvarozás ma még jórészt meglévő szakaszosságát, lehetővé teszi az ésszerű kombinációkat, biztosítja a közlekedési ágazatok közötti célszerű forgalommegosztást, a konténerizáció további térhódítását, a rakodások maximális gépesítését. Végül ez az alapja annak is, hogy az áru a termelőtől a fogyasztóig a legracionálisabb disztribúció útján jusson el, ami a szállítás, raktározás, anyagmozgatás, sőt a csomagolás műveleteinek teljes összehangolását is kívánja. Ezen kérdések, illetve tevékenységek szoros egységén, illetve kapcsolódásán túl kiemelten kell kezelni és vizsgálni a szállítási tevékenységet és a korszerűsítésre irányuló törekvéseket. Erre utal Sándor Mária „A korszerű disztribúciós rendszerek kialakításának néhány kérdése” c. tanulmányában (Közl. Közlöny 1975. 3.): „A korszerű disztribúció (termékelosztás) kérdésköréhez szorosan kapcsolódnak a szállítási tevékenység korszerűsítési törekvései tekintettel arra, hogy a szállítás a disztribúció egyik legfontosabb eleme”, majd a továbbiakban „... a disztribúció a legnagyobb feladatokat a szállításra hárítja”.

Az MN szállítási feladatok elmúlt időszakban való végrehajtásának az előzőekben elemzetteknek megfelelő módon történő vizsgálata, a szállítások terén szerzett sajátos tapasztalatok, továbbá a népgazdaságban alkalmazott módszerek eredményeinek és a külföldi katonai szakirodalmak tanulmányozása alapján olyan következtetéseket kell levonni, hogy a néphadseregben a szállítások tervszerűségének és gazdaságosságának fokozása érdekében mindinkább szükségessé válik az egyes szállítási ágazatok koordinációja, a szállítási lánc létrehozása és ennek keretében az ésszerűség határain belül a konténeres szállítás elterjesztése.

A szállítási lánc MN-ben való alkalmazási módszereinek kimunkálására — egységes komplexumként az előzőekben elemzett többi alkotóelemmel — véleményem szerint a népgazdasági gyakorlat tapasztalatai teljes egészében érvényesek. Megítélésem szerint a hadsereg, mint egységes alapszabályzatok alapján tevékenykedő centralizált szervezet, hasonló keretet biztosít a szállítási lánc kialakításához és eredményes működtetéséhez mint a népgazdaság különböző területei. Az MN csapatai állandóan növekvő anyagszükségletének kielégítéséből adódó jelentős szállítási feladatok csakis ezen új módszerekkel válnak megoldhatókká.

Az MN szállítási rendszer korszerűsítésére irányuló törekvésnél abból az alapvető célkitűzésből kell kiindulni, hogy az MN csapatai, intézetei és szervei a harcckészültségi, kiképzési, ellátási és egyéb feladatokból adódó csapat-, anyagi és technikai eszköz szállításokat a vasúti, vízi és közúti szállítási ágazatokon egységes szállítási rendszer szerint végezzék. A rendszer a gazdálkodás és ellátás kölcsönhatásaira támaszkodva, a fejlett közgazdasági módszerek felhasználásával feleljen meg a szállítási ágazatok komplex felhasználása követelményeinek, az optimális hatékonyság biztosításának. Illeszkedjék a körzeti ellátási rendszer mechanizmusába és elégítse ki az általa támasztott követelményeket.

Ennek a célkitűzésnek megfelelően az új szállítási rendszer (amely nagymértékben az MN KSZFI és az MN KSZI-ok tevékenységén alapulna) főbb ismérveit, illetve jellemzőit a következőkben lenne célszerű meghatározni:

1. A Magyar Néphadseregben a vasúti, vízi és közúti szállítási ágazatkora kiterjedően a „szállítási lánc” elvén alapuló egységes szállítási rendszer bevezetése mutatkozik legmegfelelőbbnek, egységes komplexumként az anyagmozgatás, raktározás és csomagolás műveletei és eszközei felhasználásával.

Az egységes tervezési, irányítási és végrehajtási elveken alapuló egységes szállítási rendszer bevezetésének és folyamatos továbbfejlesztésének a gazdálkodás és ellátás kölcsönhatásaira támaszkodva optimális mértékben ki kell elégítenie a csapatok harcckészültségével, kiképzésével, ellátásával, valamint az élet- és munkakörülmények fokozatos javításával kapcsolatos szállítási igényeket. A fejlett közgazdasági módszerek alkalmazásával meg kell, hogy feleljen a szállítási ágazatok komplex felhasználása követelményeinek, az optimális gazdasági hatékonyság biztosításának.

2. Az új szállítási rendszerben célszerű egyértelműen kihangsúlyozni, hogy a szállítások és az előző pontban meghatározottak szerint azzal egységes komplexumot alkotó műveletek felsőszintű elvi irányítását az MN Hadtápfőnökség, míg a szakirányítást az MN Közlekedési Szolgálat Főnöksége végezze — három vezetési szint bevonásával:

- a) Központi szerveként — az MN Katonai Szállítási Főigazgatóság;
- b) Területi szervekként — az MN Katonai Szállítási Igazgatóságok;
- c) Helyi szervekként — a csapat (laktanya) hadtápok.

3. Az új szállítási rendszer hatékony működésében igen fontos szerepet kell betölteni — véleményem szerint — annak a ténynek, hogy az anyagkiszállítások összehangolása, a szállítóeszközök jobb kihasználása érdekében a központi és területi raktárakból, bázisokból történő anyagvételezések rendje az MN valamennyi anyagi eszközére vonatkozóan szabályozásra kerüljön.

4. Megítélésem szerint az új, egységes szállítási rendszer egyik fő jellemzőjeként — egyben pedig az egyik alapvető különbség a jelenlegi rendszerrel szemben — az mutatkozik, hogy abban törekszünk a köz-

ponti ellátást képező anyagoknak központi szállító eszközökkel közvetlenül a felhasználókhöz történő kiszállításának a megvalósítására. Ehhez természetesen fel kell használni az egységes szállítási lánc megalapozásából és ezzel összefüggésben az anyagmozgatás korszerűsítéséből, a konténerizáció fokozatos rendszerbe állításából adódó lehetőségeket. Ebben a vasúti és vízi szállítási ágazatok mellett jelentőségének megfelelő szerepet kell biztosítani a közúti szállításoknak is.

Ezzel a módszerrel tehermentesíteni lehet a csapatokat az ellátási szállítások jelentős részétől és megteremtődnek a feltételei a háborús ellátási és szállítási rendszernek. Nagyobb mértékben és gadaságosabban lehet felhasználni és igénybevenni a nagy (10, 20 lábas) konténereket és a camionokat a központi és területi raktárakból való szállításokhoz.

5. Az egységes szállítási rendszer lényeges ismérveként lehet és kell is említeni olyan szabályozási tevékenység bevezetését, mely értelmében az 50 km-es körzeten felüli — távolsági — szállítások a csapatok, intézetek és szervek szállítási igényei alapján a központi és területi katonai közlekedési és szállítási szervek által meghatározott szállító eszközökön, az általuk szervezett, összehangolt és irányított módon szállítmány számmal ellátva teljesíthetők.

Az 50 km-es körzeten belüli — helyi — szállításokat a laktanya (helyőrség) parancsnok hadtáphelyettesének szervező, koordináló és irányító hatáskörébe célszerű utalni.

6. Végül, de nem utolsó sorban az új szállítási rendszerrel szemben követelményként kell állítani, hogy a szállítások terv szerinti, a gazdaságosság követelményeinek megfelelő végrehajtását a katonai közlekedési és szállítási szervek diszpécser szolgálata irányítsa. Ezeknek kell biztosítaniuk, hogy gazdaságtalan, valamint párhuzamos szállítások ne történhessenek.

Az előzőekben már utaltam rá, hogy a katonai szállítások tervezése, szervezése és végrehajtása alapvetően az MN KSZFI és az MN KSZI-ok bázisain történne a jövőben is, természetesen az egyéb szervek szükséges mérvű bevonásával. Ez a tevékenység határozza meg az MN KSZFI és az MN KSZI-ok alapvető feladatait.

Az új rendszer egy célszerű változat szerinti működésének főbb kérdéseit az alábbiakban lehet bemutatni, kiemelve fontosságának megfelelően a tervezés és az irányítás kérdéseit.

A katonai szállítások tervezéséhez az HM szervek, seregtestek, ellátó központok, magasabbegységek, egységek, intézetek és szervek (igénylésre kötelezett szervek) időszakos szállítási igénylései adják az alapot.

A szállítási igények éves és havi időszakra készülnek. Ezek elkészítése és időbeni megküldése (felterjesztése) a parancsnok hadtáphelyettesének kötelessége. Az új rendszerben célszerűnek tűnik az ötnapos igénylések megszüntetése. Szükség esetén természetesen a havi igénylések pontosításra kerülnek. Az igénylések (felterjesztésénél, megküldésénél) az egycsatornás rendszert célszerű bevezetni.

A szállítások tervezését, irányítását a tárgyalat rendszerben a szállítást tervező szervek egységesen, minden szállítási ágazatra vonatkozóan

végzik. Ezzel megszűnik az eddigi gyakorlat, amelynek értelmében az egyes szállítást tervező szervek elkülönülten terveznek külön a vasúti vagy a gépkocsi szállításra.

Az éves tervek feldolgozása az MN KSZF-ségen látszik célszerűnek, amelyek részben a szállítási költségekre vonatkoznak, részben pedig az éves szállítási feladatok felmérésére, illetve összehangolására.

A havi szállítási terveket

— az MN KSZFI (központi terv);

— az MN KSZI (területi szerv);

— és a csapat (laktanya) hadtápok (helyi terv) készítik el a beérkezett igénylések alapján.

a) A központi szállítási tervben célszerű megtervezni:

— a vasúti szállítási igények közül azokat, melyek végrehajtásához egy önálló katonavonatot meghaladó kocsimennyiség szükséges;

— az összes vízi szállítási igényeket;

— a közúti szállítási igények közül azokat, amelyeket az MN központi szállító egységének tehergépjárműveivel kell végrehajtani (távolsági szállítások);

— a rezsim intézkedéseket követelő szállításokat;

— a külföldi szállításokat.

b) A területi szállítási tervek fogják össze:

— a vasúti szállítási igények közül azokat, melyek végrehajtásához legfeljebb egy önálló katonavonatot kitevő kocsimennyiség szükséges;

— a csapat, intézet és szerv saját — szállításra kijelölt — tehergépjárműveivel végrehajtandó távolsági közúti szállításait;

— a közhasználatú gépjárművekkel végrehajtandó közúti szállításokat.

c) A helyi szállítási tervhez tartoznak a csapatok, intézetek és szervek saját — szállításra kijelölt — tehergépjárműveivel végrehajtandó helyi (50 km-en belül) szállítások.

A katonai szállítások egységes tervezése mellett a szállítások irányítása egységes rendszerének kialakítása is elengedhetetlen. Ezt lenne hivatott megoldani a diszpécsterszolgálat. Szervezeti:

a) Központi diszpécsterszolgálat az MN KSZFI-on. Irányítja a központi tervezésű szállításokat és összefoglalja a területi diszpécsterszolgálatok tevékenységét.

b) Területi diszpécsterszolgálat az MN KSZI-okon. Irányítja a területi tervezésű szállításokat és a központi diszpécsterszolgálat által megszabottak alapján részt vesz a központi tervezésű szállítások irányításában.

c) Helyi diszpécsterszolgálat a csapatoknál. Irányítják a helyi tervezésű szállításokat.

A diszpécsterszolgálatokat fel kell jogosítani az irányítási hatáskörükbe tartozó szállítási feladatoknál a szállító eszközök célszerű és gazdaságos kihasználásához a szállítási feladatok kapcsolására, összevonására.

A felvázolt rendszernek megfelelően a szállítások tervezésének, irányításának és végrehajtásának sémáját az 1., 2., 3. számú ábrák mutatják.

Az egységes szállítástervezési és irányítási rendszer MN-ben való bevezetésétől a tervszerűség fokozása, a szállító eszközök hatékonyabb kihasználása és a gazdaságosság fokozása várható. Ezzel kapcsolatban csak utalni szeretnék arra, hogy szerény számítások szerint is a felvázolt elképzelések szerinti rendszer bevezetésével a szállítási költségekben 5—10⁰/₀-os megtakarítás várható. A gépkocsi szállításoknál a megtakarítások elsősorban a hajtóanyag terén jelentkeznek, amely a pénzübeli megtakarítás mellett energiahordozóként is jelentős.

A tanulmányban felvetett néhány gondolattal a figyelmet kívántam a kérdés fontosságára irányítani és néhány lehetőséggel hozzájárulni a megoldáshoz.

(Az 1—3. sz. ábrák a folyóirat végén található.)