

Az egységes konténerizált szállítási rendszerhez

(Fordította: dr. Deák Péter alezredes)

Napjainkban az elsőrendű feladatok közé tartozik a teherszállítás olyan új módszereinek és eljárásainak fejlesztése és kutatása, amelyek az anyagi eszközök rendeltetésszerű és időben történő utánszállítását biztosítják.

A teherszállítással kapcsolatos kutatások, valamint a gyakorlati tapasztalatok – mind hazánkban, mind külföldön – azt bizonyítják, hogy a legnagyobb eredményeket, a legnagyobb hatékonyságot a konténerek alkalmazásával, továbbá – főleg veszélyes anyagoknál, darab áruknál – a szállítószalagos rakodással, szállítással lehet elérni.

Az utánszállítás gyors, átrakodás nélküli rendszerében alapvető szerepet játszanak és mind nagyobb tömegben jelentkeznek a konténerek és a sajátosan csomagolt eszközök. A konténeres szállításnak a Szovjetunióban komoly múltja és története van, azonban igazán nagy volumenben ez a módszer csak a Nagy Honvédő Háború után bontakozott ki.

Így 1948-ban vasúton 1,13 millió t, 1955-ben 10 millió t, 1960-ban 16 millió t, 1965-ben 21 millió t és végül 1973-ban az egész országban 44,1 millió t különböző terhet szállítottak konténerekben. Ez utóbbi számadaton belül 38,88 millió t került szállításra univerzális konténerekben (vasúton 31,7, tengelyre 2,4, folyón 1,74 és gépjárművön 3,04 millió t) továbbá úgynevezett specializált szakkonténerekben 5,2 millió t. Az egységcsomagolt terhek szállítása elérte a 120 millió tonnát.

Szüntelenül fejlődik a konténer állomány is. Ha 1931-ben mindössze 20 ezer konténerrel rendelkezünk, 1953 végén a fővonalú ipari szállításokban 1197,9 ezer konténert használtak fel, mely között 982,9 ezer univerzális egység (vasúton 821,8, folyami szállításban 119,5 ezer, tengeren 17 ezer és gépjárművön 24,6 ezer konténer), a speciális szakkonténerek száma több mint 215 ezer.

A konténerizált, illetve egységcsomagolt szállítás és rakodás útján a népgazdaság csak az elmúlt 12 évben kb. 1 milliárd rubel megtakarításhoz jutott. A konténerizált és sajátosan csomagolt szállítások gazdaságosságának és célszerűségének növelése érdekében a Szovjetunió Kommunista Pártja XXIV. kongresszusa határozatot hozott a konténerizált és egységcsomagolt szállítás kiszélesítésére és – ezzel egy időben – az ehhez szükséges anyagi bázis létrehozására. A párt XXIV. kongresszusa útmutatásainak megfelelően a Szovjetunió Minisztertanácsa programot hagyott jóvá a szállítási szervek fejlesztéséről és gyökeres átalakításától azzal a céllal, hogy létrehozzák az országban az egységes konté-

nerizált közlekedés, fuvarozás rendszerét, amely a Szovjetunió teljes közlekedési rendszerének szerves részévé válik.

Ilyen formán a konténerizált és csomagolt utánszállítás a konténerizált szállítási-közlekedési rendszer keretein belül új minőségben jelentkezik, a fejlődés magasabb szintjén. Ennek a programnak a megvalósítása nem csupán abban jelentkezik, hogy sokkal nagyobb mértékben elégíti ki a népgazdasági szükségleteket a konténerizált és egységcsomagolt fuvarok vonatkozásában, de jelentősen növeli az anyagi biztosítás biztonságát, olajozottságát is.

A csapatok anyagi eszközökkel való ellátása terén a konténer és az egységcsomagok megjelenése növeli a hadtáp mozgékonyágát, stabilitását, szilárdságot biztosít a közlekedési hálózatnak. A honvédelmi miniszter helyettese – a Szovjetunió fegyveres erőinek hadtápfőnöke, Kurkotkin hadsereg-tábornok – feladatul szabta, hogy néhány éves határidőn belül be kell fejezni a teljeskörű konténerizációt és rakodásgépesítést. Ezzel kapcsolatban intézkedett és gondoskodott arról, hogy a bevezetendő konténerizációs és egységcsomagolt utánszállítási rendszer – amennyire csak lehetséges – feleljen meg a csapatok tábori jellegű tevékenysége biztosítási követelményeinek is.

Ilyen felvetésben és megfontolásban ez a kérdés és feladat a fegyveres erők mindazon szolgálati főnökségeitől, melyek valamilyen kapcsolatban vannak az anyagi eszközök utánszállításával, a legaktívabb részvételt és közreműködést igényli.

Jelenleg a közlekedés valamennyi ágazatában a konténerizált és egységcsomagolt szállítási rendszer elkülönült, speciális szakmai rendszerként alakult ki. Ezek a rendszerek alapjaiban ugyan megfelelnek a Közlekedési Minisztérium követelményeinek, azonban a technikai eszközök alapvetően és elsősorban csak az adott közlekedési ágazat közvetlen összeköttetéseiben alkalmazhatóak, s csak kisebb mértékben az ágazatok közötti, vagyis komplex szállítás, közlekedés területén. Így nem teljes mértékben tükröződik a jelenlegi rendszerben a konténerizáció igen fontos alapelve – a konténerben vagy egységcsomagban történő szállítás folyamatossági sémája „kaputól–kapuig, háztól–házig”.

A konténerizált és egységcsomagolt szállítási rendszer ilyen ágazati elkülönülése nem felel meg a Szovjetunió fegyveres erői által támasztott követelményeknek sem.

A Szovjetunió fegyveres erői hosszú ideig nem használták ki megfelelő mértékben a konténerizációs és egységcsomagolási szállítás különböző technikai eszközeit a csapatok anyagi biztosítására és ezért nem támasztottak szigorú kötelező követelményeket az egyes közlekedési ágazatok szakjellegű konténerizációs és egységcsomagolt rendszereivel szemben. Napjainkban azonban, amikor hazánkban kialakulóban van az egységes konténerizált szállítási rendszer és növekszik a konténeres és egységcsomagolt szállítás szerepe a csapatok anyagi biztosításában, a fegyveres erők szállításokat irányító szervei, valamint azok a szolgálati ágak, melyek kapcsolatban vannak a csapatok anyagi biztosításával, aktívan részt kell vegyenek a konténerizációs eszközök formálásában, a követelmények megfogalmazásában, valamint a raktárgazdálkodás, az anyagi eszközök szállítási folyamatainak korszerűsítésében, fejlesztésében.

A vietnami háború tapasztalatai azt bizonyítják, hogy az Amerikai Egyesült Államok fegyveres erői meglehetősen széles körben alkalmazták a konténerizált és egységcsomagolt szállítást, annak eszközeit a különböző nemű lö-

szerek, ruházati, műszaki és egyéb hadianyagok más fajtáinak utánszállításában. Az USA-tól Vietnamba – a konténerek nagy távolságú szállításával jutatták el az anyagot a hátszaki ellátó bázisokról közvetlenül a csapatok előretolt állásaiba. – Maguk a konténereszközök lehetővé tették az USA hadsereg részére a katonai termékek mobilizált raktárainak létrehozását is.

Ahhoz, hogy a csapatoknál létrehozzuk az anyagi eszközök mobilizált, konténerizált raktárait, bizonyos idő szükséges. Ezt a kérdést a mi véleményünk szerint a hazánkban kialakuló egységes konténerizált szállítási rendszerrel egyidejűleg kell megoldani.

Mind a népgazdaságban, mind a fegyveres erőknél egységesen kialakításra kerülő össz szállítási rendszer, melyet konténerizált szállítási rendszernek (KRSZ) nevezünk, számunkra, mint egymással összekapcsolódó elemek összessége jelenik meg. Ezek az elemek: a technikai eszközök; a technológiai folyamatok; szervezési eljárások – kereskedelmi igazgatási – jogi rendszabályok; módszertani területek. A terhek, a konténerizált és egységcsomagolt szállítás folyamán belül, ezen elemek rendszerén keresztül jutnak el háztól-házig, másképpen szólva a terméket gyártó vállalatától a vállalatig, szervig, ezen belül katonai csapatig, intézetig, mely felhasználja és elfogyasztja.

A konténerizált szállítási rendszer kialakítása és bevezetése a következőkre irányul:

- biztosítsa a KRSZ valamennyi elemének folyamatos funkcionálását;
- standardizálja a paramétereit, a konténeres szállító eszközök méreteit és formáit, paramétereit szabjon meg a szállítási folyamat elemeire vonatkozóan;
- követelményeket szabjon a konténerizált és egységcsomagolt szállítási rendszer technikai eszközeinek arányos és komplex fejlesztésére a népgazdaságban és fegyveres erőknél az ipar kapacitása alapján;
- biztosítsa a konténer javítását a különböző ipari módszerekkel;
- koordinálja az utánszállítási – közlekedési folyamat valamennyi elemének tevékenységét a közlekedési és különböző ipari, gazdasági szervekével.

A konténerizált szállítási rendszer bevezetése megteremti a feltételeket:

1. A folyamatos, megszakítás nélküli szállítási folyamat egységes technikai alapon történő megteremtéséhez;
2. A rakodási, átrakodási munkák komplex automatizálásához minimális ráfordítással;
3. A szállítási kiszolgálás gyökeres átalakításához az ésszerű tervezési rendszer kialakításához;
4. A népgazdasági vállalatok a katonai csapatok bizonyos raktárai területén.

A konténerizált szállítási rendszer legfontosabb feladatai között jelentkezik a konténerizált és egységcsomagolt szállítás technikai eszközeivel kapcsolatos gazdasági és kihasználási mutatórendszer egységesítése.

A konténerizált szállítási rendszer hazánkban történő létrehozása hivatott biztosítani a maximális gazdasági hatékonyságot a minimális társadalmi ráfordítással egyidejűleg; az úgynevezett szakmai ágazati konténerizációs és csomagolási elvek ésszerű egységesítését, összehangolását az össz gazdasági elvekkel; a szervezés, ellátás, szállítás és az iparvállalatok szerveinek, szervezeteinek

egyvezetett és célirányos tevékenységét; valamint a konténerizált és egységcsomagolt szállítási rendszer maximális hatékonyságát.

Tervszerű szocialista gazdaság feltételei között a konténerizált szállítási rendszer bevezetése alapján a konténerizáció és az egységcsomagolás nem csupán a szállítási folyamat fejlesztését eredményezi, de gyökeresen átalakítja, ésszerűsíti az anyagáramlás teljes folyamatát is.

A konténerizált és egységcsomagolt szállítási rendszer gyakorlata a Szovjetunióban és a világ egy sor más országában azt bizonyítja, hogy a konténerizációban elért eredmények, (a nagytömegű terhek szállításának vonatkozásában) nagy jelentőségű megtakarításokat eredményeznek. Elméleti számítások bizonyítják, hogy a terhek konténerekben történő szállítása esetén a közlekedési, szállítási fuvarozási költségek a hagyományos szállításhoz viszonyítva 30⁰/₀-ig csökkenhetnek. A gyakorlatban ez a gazdaságosság még nagyobb színvonalat is elérhet.

A terhek konténerizált szállításával elérhető gazdasági hatékonysághoz tartozik az is, hogy ez a szállítási mód nagymértékben lecsökkenti a terhek csomagolási költségeit. Ezek a költségek jelenleg 1 tonna teherre vonatkozóan 10–30 rubelt is kitesznek. A gazdasági hatékonyságot az is fokozza, hogy teljesen megszűnik, vagy minimálisra csökken a veszteség a terhek szállítása közben. Jelentős mértékben meg lehet takarítani a különböző átrakodási munkák, felrakodási tevékenységek költségeit. Jelentősen csökken a jármű állomány állásideje a rakodási tevékenységek időszaka alatt, emelkedik a munkások munkájának termelékenysége, mind a szállítási folyamaton belül, mind más, kapcsolódó népgazdasági területeken. Mindezekon kívül a konténerizáció alapvetően fokozza az ellátásban a szervezettséget, a raktártér kihasználtságát, mind a feladóknál, mind a terhek fogadóinál és fokozódik a gazdasági hatékonyság a gazdaság sor más területén is.

Világosan kell látni és érteni, hogy egyedül a konténerizált szállítás bevezetése biztosítja a raktározás és rakodási munkák komplex automatizálását. Ezen az úton a munka termelékenységét ezekben, e műveletekben 3–4 szeresére lehet növelni. A csupán gazdasági eredmények tekintetében, a népgazdaságon belül a terhek rakodási munkálatai vonatkozásában, ennek az 5 éves tervnek a befejezéséig 70–80 millió rubelt lehet megtakarítani.

Mindezekon belül a konténerizáció ésszerűsíti, racionalizálja a szállítás, és rakodás teljes folyamatát, meggyorsítja a terhek beérkezését a fogadókhöz, fokozza és intenzívebbé teszi a szállítóeszközök kihasználását, növeli a berendezések és különböző komplex közlekedési eszközök kihasználásának hatékonyságát. Csökkennek a terhek biztosításával kapcsolatos költségek, a nemzetközi átrakodások alatti ellenőrzés – és felügyelet költségei, a raktári megóvás-örzés költségei. Megszakítás nélküli folyamat alakul ki a háztól-házig sémának megfelelően. A konténerizációs rakodás hatalmas és nagyüzemi fejlődésének alapvető mozgató rugója lehet a rentabilitás. A konténerek használatából eredő gazdasági hatékonyság szerfeletti jelentőségét bizonyítják a következő adatok: a konténer teljes ára, költsége visszatért, felhasználásának első 9 hónapja alatt: minden 1 millió tonna teher után – amely keresztül folyik a konténeren – közvetlenül takarítanak meg 1500 rakodómunkást és 4 millió rubellel csökken a szállítási költség. Konténeres szállítás alkalmazása esetén a munkaerőre eső fajlagos költség 50–60⁰/₀-kal alacsonyabb, mint darabáru konténer nélkül történő szállításánál.

A gyakorlat azt bizonyítja, hogy egy és ugyanazon „szállítványozás” feladat végrehajtása a hagyományos szállítási eszközökkel kétszer annyiba kerül, mint konténerizált eszközök alkalmazásával. Egy tonna tehernek a fajlagos szállítási költsége a hagyományos szállítási formák felhasználásával 3,7-szer nagyobb, mint ha ezeket a terheket konténerekben szállították volna.

Abban az esetben, ha a terhek szállítása konténerekben történik, a hagyományos eszközökhöz viszonyított időfelhasználás hat-tízszeresére csökken. A szállítandó terhek elosztásának költsége 10-szeresen csökkenhet a kézi elosztással, átrakodással szemben. A forgalmi idő a folyamhajózásban 20–25⁰/₀-ra, a tengerhajózásban 30–45⁰/₀-ra csökken le. A hajók teherbíró képességeinek kihasználása 15–20⁰/₀-kal emelkedett.

A teherszállítás önköltsége a folyami, illetve tengeri szállításban átlagosan 25⁰/₀-kal csökkenhet. A raktárgazdálkodás költségei 30–35⁰/₀-kal csökkentek. A kikötők átbocsátó képessége konténerizált szállítás esetén 3–4-szeresére növekszik meg.

Az elkövetkezendő 10 éves tervidőszakban a konténerizációs szállítás fejlesztése és kiterjesztése következtében a népgazdaság körülbelül másfélszeresen több beruházási eszközt fog kapni a konténeripar szélesítésére, mint a jelenlegi időszakban. Előzetes értékelések szerint 1980-ban a népgazdaság a konténerizációs és egységcsomagolási rendszer eszközeire 2 milliárd rubellel fog rendelkezni. Ilyen konténer-vagyon mellett lehetővé válik a kézi rakodásból több mint 20 millió munkaóra felszabadítása évenként.

Ezen belül a csomagoló eszközöket gyártó vállalatoknál lehetőség nyílik jelentős munkaerő felszabadítására, ami munkaerő ráfordítás területén 1 tonna teherre vonatkoztatva kb. 1 munkaóra megtakarítást jelenthet.

Mint ismeretes, a konténeres szállításnak gazdasági hatékonyságára jellemző a jelentős ráfordítás megtakarítás a terhek csomagolásában, göngyölegeiben. A darabáru csomagolásában, fedett vagonban szállított minden egyes netto egy tonna teher után átlagban 200 kg szállítási csomagolás szükséges és ez a holt súly nagymértékben megemeli a nem termelékeny szállítási tevékenységet. A konténeres szállításra való áttérés számos szállítandó anyagot teljesen megsabadít az ún. „szállítási csomagolástól”, vagy lehetőséget ad úgynevezett könnyített csomagoló eszközök, göngyölegek alkalmazására, bevezetésére. Egy központi tudományos kutató intézet (mely egy sor moszkvai üzem és szerv különböző adatát dolgozta fel és elemezte) számvetései bizonyítják, hogy egy tonna teher vonatkozásában – összehasonlítva a konténeres szállítást a fedett vagonban történő darabárus csomagolásban való szállítással – a következő megtakarítások mutatkoznak (egy tonna teherre számítva):

- 0,21 m³ különböző fűrészáru,
- 16 folyóméter csomagoló textília,
- 7 kg-ig terjedő különböző ácsoló anyag mint pl.: szeg, fémszalag és egyéb mások.

A becsomagolásra és kicsomagolásra fordítandó munkaerőráfordítás szállítandó tonnánként hozzávetőlegesen 4 munkaórával csökken le. Számításba véve a terhek szállításának meggyorsulását is az egy tonna szállítandó teherre vonatkozóan különböző egyéb forgalmi eszközök felhasználásában 90 rubel megtakarítás jelentkezhethet.

További ráfordítások térülnek vissza azzal, hogy jelentős mértékben csökkennek a fel-át-oldal rakodási és raktározási munkákra fordítandó költségek is. A megfelelően csomagolt szállítandó terhek jelentős mértékben megnövelik a mozgó rakodó gépi eszközök felhasználásának lehetőségeit. Így pl., abban az esetben ha a faanyagot úgy csomagolják, hogy megfelelő teheremelő kötetet használnak, az egyes vagonok hasznos terhelése 40%-kal emelkedik, a vagonállás idő kétszeresével csökken. Ugyanakkor a munkaerő felhasználás minden egyes vagonra 10–12 munkaórával csökken le.

Ügynevezett teherkötöző anyagokkal való csomagolás esetén a faáruk vonatkozásában egy tonna átrakandó árura másfél–két rubel megtakarítás esik. Ez gyakorlatilag azt jelenti, hogy 1 m³ faanyag és kb. 5–6 kg különböző ácsanyag (szeg, drót stb.) megtakarítás jelentkezik minden egyes vagonra vonatkozóan.

Abban az esetben ha a különböző darabárukat, építőanyagokat, terheket rakodólapon szállítjuk, ez minden egyes szállítandó tonna teher vonatkozásában 1–3 rubel megtakarítást jelenthet. A népgazdaság részére jelentős gazdasági hatékonyság származik abból a tényből, hogy meggyorsul a terhek szállítása, csökken az egyes terhek osztályozásával, csoportosításával kapcsolatos tennivalók sora a közlekedési hálózaton belül, továbbá meggyorsul az átrakodási tevékenység a különböző közlekedési ágazatok találkozási és összekapcsolási pontjain. Pl.: a vasúton szállított anyagok mozgási sebessége konténeres szállítás esetén már a közelmúltban is 20–40 km-rel magasabb volt naponta mint a normál fedett vagonokban történő szállítás esetén.

A konténeres szállítás hatékonyságának, gazdaságosságának értékelése során feltétlenül számot kell vetni olyan tényezőkkel is mint pl. annak a lehetősége, hogy rövid időszakra tárolandó, őrzendő anyagmennyiségeket, terheket nem kell drága nagy költségekkel építendő raktárakban elhelyezni. Lehetőség nyílik mozgó raktárak létrehozására, a konténerek úgyszólván valamennyi fajtáját nyugodtan lehet szabad területen tárolni és őrizni.

A népgazdaság szempontjából tehát a konténeres szállítás rendkívüli nagy gazdasági hatékonyságot jelent. Így a teljes megtakarítás 1971–1975. évek során a konténeres szállítási rendszer bevezetéséből eredően hozzávetően 700 millió rubelt tehet ki, ennyit lehet várni. Azonban már az 1976-os évben – előzetes számvetéseinknek megfelelően – kb. 350 millió rubel van előirányozva. Az előrecsomagolt szállításokból a megítélések szerint kb. 550 millió rubel gazdasági megtakarítás származik.

A felsorolt tények és adatok világosan árulkodnak arról, hogy a konténeres szállítás széles körű kiterjesztése feltételezi az abból származó magas gazdasági hatékonyságot. Azt bizonyítják, hogy a rakodó, átrakodó munkák szférája rendkívül jelentős területe a közlekedésben, az iparban a munkatermelékenység emelésének és ez a terület erős tartalékát, forrását képezi mind a népgazdaságban, mind a fegyveres erőknél a szállítási költségek, kiadások csökkentésének.

A konténerizált szállítási rendszer kialakításának folyamata hazánkban sikeresen halad előre. Az 5 éves terv eltelt 4 évének folyamatában a konténerizáció méretei, a konténeres szállítások méretei jelentős mértékben növekedtek.

Jelentősen növekedett ebben az időszakban maga a konténerpark is. Természetes, hogy az átrakodás nélküli közlekedés fejlesztése és kiszélesítése fel-

vetette egy csomó tudományos, technikai, szervezési és gazdasági probléma megoldásának kérdését, szükségletét is.

Már részben befejezést nyertek, részben most vannak folyamatban olyan munkálatok pl. amelyek biztosítják a konténernek optimális méreteinek megállapítását, a konstrukció üzemeltetési jellemzőinek megállapítását. Jelentős kutatómunka folyik annak érdekében, hogy beindítsák az alapvető műszaki berendezések, gépek gyártását, melyekre az átalakítást lényegében végre kellett hajtani. Hasonló képpen megkezdődött a tevékenység a jelenleg meglévő hagyományos szervezeti egységek átszervezésével kapcsolatban, melynek során átirányítják a járműveket, rakodó és forgalmi eszközöket és egyéb mechanikai gépi eszközöket, más szervezetekbe a mozgó raktárak létrehozása, illetve a rakodó-átrakodó tevékenységek racionalizálása érdekében. Igen sokan tevékenykednek olyan elfogadható teheremelő eszközök és segédberendezések megteremtésén, amelyek nélkülözhetetlenek a rakodás gépesítéséhez. Az 5 éves terv folyamán nyolcszáz-kettőezer különböző típusú konténer fog elkészülni, 25,1 millió rakodólap és 5 millió készlet kötélzet kerül gyártásra, ez utóbbiak kifejezetten az erdei termékek, faanyagok csomagolásához.

A Közlekedési Minisztérium különböző üzemei jelen pillanatban azon dolgoznak, hogy az 5 éves terv végére az 5 tonna bruttó teherbírásig terjedő speciális és univerzális konténerek termelése elérje a 175 ezer egységet éventénként.

Az 5 éves terv folyamán meghatározott mennyiségű speciális vasúti pórcsocsai, tengeri hajókonténer, folyami diesel-hajó, gépjármű vontató és gépkocsi utánfutó készül el amelyek a 10–20 tonna teherbírású különböző konténerek szállítására alkalmasak.

Folyik a szállító-emelő berendezések alapvető nomenklatúrájának rendszerezése. Ezek – a vasútállomásokon, üzemi konténer területeken, tengeri és folyami kikötőkben folyó rakodások végrehajtását – szolgálják. Elsősorban automatikus irányító berendezéssel rendelkező daruk növekednek jelentős mértékben. Felépítésre és rekonstrukcióra került vasútállomásokon 450, folyami kikötőkben nem kevesebb mint 110, a különböző tehergépkocsi állomásokon nem kevesebb mint 100 konténer-rakodó pont, illetve konténer-rakodó terület.

A nagy tonna befogadású konténernek elsősorban a nagy ipari centrumok közötti forgalomra vannak tervezve. A vasútállomásokon speciális tehercsarnokok és konténerizentációs pontok, a tengeri és folyami kikötőkben önálló konténerizációs körletek és speciális kikötőhelyek; a tehergépjármű központokban konténer pályák; az ellátás és kereskedelem ipari bázisain konténerizációs pontok és konténer pályák szolgálnak; a nagy tonna tartalmú óriás konténerek átrakására, berakására.

A konténerépítés alapvető tendenciája a nagy tonna tartalmú konténernek alkalmazására való átmenet, melyek elkészülhetnek univerzális, mint speciális kivitelben a gyorsan romló anyagokat is figyelembe véve.

Míndezek a komplex rendszabályok lehetővé teszik, hogy 1975. évben 61–71 millió tonnára emelkedjen a konténerekben szállított, fuvarozott terhek volumene. Ezen belül a vasúti eszközökön konténerekben mozgatott terhek volumene eléri a 44–45 millió tonnát.

A Szovjet Fegyveres Erőkön belül a konténerizáció és az egység-csomagolt szállítás, rakodás és rakodás-gépesítési munkák teljesítésével kapcsolatos fel-

adatokat a Honvédelmi Minisztérium által kiadott rendelkezések alapján szabályozzák.

E feladatok végrehajtásának folyamatában a katonai körzetekben, a flottákban, a hadtáp vezető szervezetekben rendkívül nagy munka folyik a konténeres és csomagolt anyagtárolási és anyagi szállítási módszerek széles körű kialakítására és fejlesztésére, valamint a rakodási (át-, be- és kirakodási) feladatok gépesített végrehajtására. Létre jött a rakodólapok széles körű parkja, melyek többségükben a hadtápszolgálat különböző raktáraiban vannak tárolva és elhelyezve.

A kísérleti munka és a levezetendő gyakorló foglalkozások alapjául „a katonai anyagok, terhek szállításával és megőrzésével kapcsolatos csomagolási eljárásokra” című segédlet került kiadásra. Az egységeknél és az alegységeknél sorra megvalósulnak azok a rendszabályok, amelyek a rakodás-gépesítéshez szükséges raktárak rekonstrukciójával, illetve átalakításával kapcsolatosak, s ezeket a raktárakat a konténerek, illetve a csomagolt anyagok rendelkezésére bocsátják.

A konténerekben, illetve előre csomagolt eszközökben tárolt áruk átvételére, fogadására és elirányítására szolgáló raktárak előkészítésével, megteremtésével kapcsolatos munkák befejezése lehetővé teszi az anyagi eszközkészletek mozgékonyságának jelentős növelését, növeli a csapatok biztosítottóságának színvonalát és javítja a szállító eszközök kihasználását.