

A Magyar Néphadsereg szállítási rendszerének korszerűsítése

Ettig Antal ezredes

A Magyar Néphadseregben gyors ütemű fejlődés következtében különösen az utóbbi években többszörösére növekedett a csapatok anyagszükséglete. Ez időszakban jelentősen korszerűsödött az ország közlekedése, befejező szakaszába lépett a közlekedési koncepció megvalósítása. A szállítási feladatok növekvő volumene, struktúra változása a népgazdasághoz hasonlóan, a hadseregben is mind inkább érezteti hatását.

Ma már a harcészültség magas szinten tartása érdekében végrehajtott kiképzési és ellátó jellegű szállítások költsége eléri és meghaladja az évi fél-milliárd forintot.

A várható növekedés, a közúti szállítás irányába jelentkező eltolódás már a tervidőszakot megelőzően szükségessé tette átgondolt, komplex elemző, felmérő munka elvégzését – a korszerűsítés érdekében. E tevékenység során olyan – a szállítást szervező és végrehajtó szervezetek egészét érintő – következtetésekre, megállapításokra jutottunk, amely rövid és hosszabb távú feladatok rendszerezett végrehajtását teszik szükségessé.

Fontosabb megállapítások a következők:

- a megnövekedett, nagy volumenű szállítási feladatokat az MN közlekedési és szállító szervezetei csak nagy erőfeszítések árán képesek megoldani;
- a végrehajtott szállítások jelentős része alacsony gazdasági hatékonysággal valósul meg és nem elégíti ki a pénzeszközök, valamint az energiahordozók felhasználására előírt kötelező takarékosági követelményeket;
- egységes és alkalmazott szállítási rendszer hiányában széttagoltság, párhuzamosság, sok esetben – a vasúti szállítások kivételével – tervszerűtlenség a jellemző;
- a szállítási ágazatok koordinációja a vezetési szinteknek megfelelően nincs kialakítva, amely káros kettősséget eredményez.

Mіндеzen főbb megállapítások az alapvető okokhoz vezetnek, amelyek így összegezhethetők:

- tudatos, tudományosan megalapozott, korszerű szállítás-szervezési módszerek és ehhez alkalmazott technológiák nem honosodtak meg, az anyagellátási és szállítási rendszerek kellő összhangja még nem valósult meg.

Ebből fogalmazódnak feladataink, melyek következetes végrehajtása a miniszteri direktívában meghatározott követelmények teljesítését jelentik.

A korszerűsítés rövid távú feladatai

A Magyar Néphadsereg szállítási rendszere átfogó, komplex fejlesztése alapelveinek – a hatékonyság előnyben tartásával – a gazdaságosság növelését kell tekintenünk. Meg kell valósítani a közúti szállítások vonatkozásában is a központi automatizált információ és gépi adatfeldolgozási rendszerre épített hatékony szállítási, szállítás-szervezési és irányítási rendszert. A rendszer fontos elemeinek kell tekintenünk a központ hadtáp – csapathadtáp viszonylatban szervezett nagy teherbírású (camion) járművekből összeállított (terítő) járatokat, a konténeres szállítást, a távolsági szállítások diszpécser szolgálattal történő összehangolását, valamint a helyi szállításban külön erre a célra rendszeresített, csak béke állományú, helyőrségileg koordinált (helyőrség hadtápban működő) szállító eszközök alkalmazását. A közúti szállítási rendszert a vasúti, valamint egyéb polgári közlekedési és szállítási lehetőségek igénybevételének kiterjesztésével és a konténerizációval együttesen szükséges és célszerű kialakítani.

Amint arra bevezetőmben már utaltam, a szállítási rendszer komplex korszerűsítését *két ütemre* célszerű osztani, ennek megfelelően megvalósítani.

Az *első ütemben* mindazon rövid távú, reális lehetőségeinkhez méretezett feladatokat kell elvégezni, amelyre meglévő szervezeteink is képesek. Időben ez egybeesik a közép távú fejlesztési terv befejező – két éves – időszakával. Ebben az időszakban tehát csak a korszerűsítés egyes elemeinek megvalósításáról lehet szó, pontosabban a korszerűsítés érdekében elvégzendő legfontosabb szabályozó tevékenységről. Ennek keretében elsősorban:

– a *szervezetek korrekcióját* kell elvégeznünk, alapvetően a meglévőkre támaszkodva merőben új szervezetek létrehozása nélkül. Nem könnyű feladat, hiszen ebben az időszakban kell számolnunk középkáder állományunk mintegy 25–30%-nak nyugállományba vonulásával, megfelelő utódlásával is;

– az MN sajátosságok figyelembevételével, részben már működő rendszerek adaptációjával *egységes szállítás-tervezési és diszpécser irányítási rendszert* kell bevezetnünk. A rendszer 1979-re tervezett bevezetéséhez átfogó központi intézkedéseket, részletes, átdolgozott, újra szerkesztett – szállítási utasítást kell kiadni.

Az első ütemben kísérleti jelleggel bevezetésre kerülő rendszerrel a Magyar Néphadseregben az anyagszállítások tervezési, szervezési és irányítási rendje változik, amely alapvetően a közlekedési és szállító szolgálat szervein, a katonai szervezetek hadtáphelyettesein és a feladattal megbízott diszpécser szolgálat útján valósul meg.

A megvalósítás rövid lényegét tekintve:

– az MN központi raktáraiból, vagy azokba irányuló anyagszállításokat (központi anyagszállítások) – az MN Katonai Szállítási Igazgatóságok;

– a seregest, a hadműveleti-harcászati magasabbegységek raktáraiból, vagy azokba és a helyőrségek közötti anyagszállításokat (helyközi anyagszállítások) a seregest-, illetve magasabbegységparancsnok hadtáphelyettesei;

– a helyőrségen belüli anyagszállításokat és a katonai szervezet működéséhez szükséges helyőrségen kívüli ellátási szállításokat (helyi anyagszállítás) a helyőrség (laktanya) pk. hadtáphelyettesei szervezik, illetve végzik.

A szállítási feladatok tervezésénél, szervezésénél természetesen figyelembe

kell venni a helyi sajátosságokat, a kiképzési, ellátási és gazdálkodási feladatokat, úgymint: a szállítandó anyagok, eszközök együtt szállíthatóságát, súlyát, terjedelmét, megóvását, a gazdaságossági követelményeknek megfelelő szállítási ágazatot, módot, a szállítmányok összekapcsolásának, pótkocsik, rakodóeszközök, valamint a különböző konténerek alkalmazásának lehetőségeit.

A tervezett rendszerben – szállítási igény szerint – a katonai szervezetek igényeiket:

- a központi anyagszállításokra vonatkozóan a területileg illetékes MN Katonai Szállítási Igazgatóságnak;

- helyközi anyagszállítások vonatkozásában a seregest, illetve magasabbegység szállító szolgálatának;

- helyi anyagszállításra a fegyvernemi és szolgálatiág-főnökök, valamint az utalt katonai szervek a helyőrség (laktanya) pk. hadtáphelyettesnek adják meg.

A közlekedési és szállítószolgálat szervei, a pk. hadtáphelyettesei az igények alapján állapítják meg a leggazdaságosabb szállítási ágazatot, készítik el a „havi szállítási terv”-et és határozzák meg az igények teljesítésének módját, tájékoztatják időben az igénylőket.

A rendszer kísérleti bevezetéséig átgondolt, tervszerű, vezetési szintenként differenciált felkészítést kell végrehajtani. A feladatok betanítása, begyakorlataása elsősorban a közlekedési és szállító szolgálat személyi állományának jelenthet átmeneti többletmunkát.

A korszerűsítés távlati feladatai

Az ésszerű fokozatosság elveinek betartásával megvalósított első ütem feladatai végrehajtása után, már a következő középtávú fejlesztési tervben szerepelnie kell a korszerűsítés teljes megvalósításának.

Ennek során számolnunk kell azzal, hogy a népgazdaságban is jelentős változások következnek be. Befejeződik a közlekedés-politikai koncepcióban meghatározott alapvető feladatok végrehajtása. Jelentősen felgyorsul az egységes népgazdasági szállítás korszerűsítési, anyagmozgatási és konténerizációs program. Bővül a termékvezeték hálózat, jelentősen növekszik mennyiségben és minőségben egyaránt az ország vonó és szállító kapacitása. Kialakul a korszerű tárolási rendszer, amely a szállítást is meggyorsítja. A szállító kapacitás növelése érdekében megjelennek és széleskörűen elterjednek a rakfelület méreteihez igazodó göngyölegek, gumírozott csomagoló eszközök. A szakszervezetek fejlesztése alapkoncepciójaként elterjed az egységes alvázra szerelhető konténerrendszer.

Az országban, így a Magyar Néphadsereg viszonylatában is a két legismertebb szállítástechnikai forma az egységgrakomány-képzésen alapul a *rakodólapos* és *konténeres* fuvarozás lesz.

Nyilvánvaló, mindezek figyelembevételével kell egységes szállítási rendszerünk kísérleti fázisából, a kísérlet tapasztalatai felhasználásával átmenetet biztosítanunk a következő évtized küszöbén, a rendszer komplex néphadsereg szintű kiterjesztéséhez, bevezetéséhez.

Továbbra is figyelemmel kísérve a VOLÁN tapasztalatokat is, el kell végeznünk a szállítás irányító, jól bevált diszpécser programok adaptálhatóságá-

gának vizsgálatát, hogy a széleskörűen bevezetett egységes közúti szállítás szervezési rendszerben alkalmazásra kerüljenek.

Ekkor már MN méreteken, teljes intenzitással *szállító járatok rendszerét* kell működtetnünk:

- az MN központi ellátó raktárai (ellátó központok) és az ellátandó csapatok közötti szállításokra a KSZFI és a területileg illetékes KSZI-k;

- a seregtest és a magasabbegységek működő raktárai és az ellátandó csapatok közötti szállításokra a seregtest és a magasabbegységek közlekedési és szállító szolgálata;

- a helyi (helyőrségi, laktanya) ellátási anyagai rendszeres vételezésére a helyőrség, illetve laktanya pk. hadtáphelyettes szervezésében és irányításával.

Mind a közhasználatú, mind az MN szállító járatokon továbbított darab-áru küldeményeknek, azok kezelésére, ideiglenes tárolására megfelelő alapterületű és védelmet nyújtó tranzit raktárakat kell biztosítani, kezelésével a laktanya hadtáptól felelős személyt megbízni.

- A kialakult rendszer teljes körű bevezetése tehát lényegében és alapjaiban változtatja meg az *anyagszállítások irányítását is*.

Az anyagszállítások végrehajtásának irányítása, nyilvántartása, a szállításokat kezdeményező katonai szervezetekkel, a szállításban érdekelt végrehajtókkal, a polgári közlekedési vállalatokkal és a szállítmányokat fogadókkal, a jelentések, értesítések továbbítása a szállító diszpécser szolgálat keretében összpontosul.

A központi diszpécser szolgálat, amelynek intézkedési jogköre akkor már kiterjed valamennyi katonai szervezetenél működő diszpécser szolgálatra - a KSZFI állományába fog tartozni.

A területi diszpécser szolgálat, amely állandó munkakapcsolatban áll a működési körletében elhelyezkedő csapatok diszpécser szolgálatával, a KSZI-k állományába fog tartozni.

A csapat diszpécser szolgálat szervezetszerű állományból kialakítva, szolgálati ténykedése során az előljáró szerv diszpécser szolgálatának jelent, az alárendeltek felé intézkedik.

(Alárendelve a katonai szervezet parancsnokának (htp. helyettesének), illetve közlekedési szállító szolgálat főnökének.)

- *A diszpécser szolgálat* - amely voltaképpen a megvalósítás irányítója, felelős a végrehajtás irányítására átvett időszakos szállítási tervekben foglalt szállítási feladatoknak a tervszerűség és gazdaságosság követelményei szerinti szervezéséért és nyilvántartásáért. Joga van a végrehajtás során az üresen, vagy súlyhiányosan közlekedő szállítmányok parancsnokai részére - ha ez egyébként szolgálati érdeket nem károsít - kiegészítő szállítási feladatokat meghatározni. Alapvető feladatát képezik a következők:

- ismernie kell a szállítási tervek tartalmát;
- a közlekedési hálózat és az igénybe vehető szállító eszközök mennyiségét, hollétét és kapacitását;
- a diszpécser hálózat összeköttetésének módját, rendjét és eszközeit;
- az együttműködő és igénybe vehető polgári szállító kapacitást;
- a járatok indításával, fogadásával kapcsolatos járulékos feladatokat;
- a közlekedési vonalak tranzitraktárainak helyzetét;
- az igénybe vehető segélyszolgálat lehetőségeit.

Fontos feladatát képezi az *ellenőrzés*, amely kiterjed:

- a szállítmányok előkészítésére;
- a rakodási és málházási feltételek biztosítására;
- a szállító eszközök időben történő előállítására;
- a szállítási feladatok érdemben és időben történő végrehajtására;
- az érkeztetett szállítmányok, járatok fogadásában érintett személyek időbeni tájékoztatására, felállítására.

Feladata maradéktalan ellátásához feltétlenül rendelkeznie kell - a lehetőségek függvényében - közvetlen távbeszélő összeköttetéssel, rendszeres géptávíró (telex) kapcsolatokkal.

A diszpécser szolgálat feladatát - mint ügyeleti szolgálat - munkaidőben látja el, kivételt képeznek a rendkívüli időszakok (tömeges szállítás, gyakorlatok stb.) Értelemszerű, hogy a diszpécser szolgálat egyéb feladatokra nem vehető igénybe.

A szállítási fegyelem betartását, gazdaságos végrehajtását, az egységes szállítási rendszer szabályozására kiadott állandó és eseti intézkedések végrehajtását komplex rendszerben kell ellenőrizni.

Az ellenőrzéseket általában és megbízhatóan a rendészeti szolgálat által szervezett közúti gépjármű ellenőrzések keretében, illetve a seregtest, helyőrség hadtáp (szállító) szolgálat belső ellenőrzési rendszerében célszerű megvalósítani.

Az egységes végrehajtás érdekében az ellenőrzésre szintenként, szervezetenként kijelölt állandó személyeket központilag ellenőri igazolvánnyal kell ellátni. (Egyszersmind feljogosítani az MN valamennyi anyagszállító járműve ellenőrzésére.)

A KPM közúti-hálózati ellenőrzési rendszeréhez hasonlóan - a későbbiek során talán együttesen - az ellenőrzéseket tervszerűen a KSZFI, illetve a seregtestek, magasabbegységek közlekedési és szállító szolgálat főnökei koordinációjával célszerű végezni.

Mindezek után, joggal merül fel a kérdés, mit várhatunk a két ütemben bevezetésre tervezett egységes és korszerűsített szállítás tervezési és diszpécser irányítási rendszertől?

Az MN 5232 ez irányú kísérlete pozitív tapasztalatai igazolni látszanak, hogy az új, korszerűsített rendszer távlataiban hatékony, gazdaságos megoldást jelent a pillanatnyi, rövid távú és kétséges eredményt nyújtó megoldásokkal szemben.

Ma már az új rendszer az előkészítés stádiumából a konkrét megvalósítás stádiumába lép, de már az előkészítés során tapasztalhattuk - mint általában minden ami haladó és új - bizonyos konfliktusokkal jár. Ma sem tudok egyetérteni azzal a megközelítési móddal, amely a korszerűsítési törekvésekben - amelyet mindjárt hozzá kell tennem - éveken át a helybenjárás jellemzett - csak az érdekkülönbséget, érdekellentmondást és a konfliktus veszélyt vélte felfedezni és azt visszatérő reflexiókban szinonimaként kezelte. Természetesen bekövetkezhetnek ilyenek - mégpedig mindenekelőtt akkor, ha az új rendszer érdekellentmondásait nem ismerjük fel idejekorán, és nem igyekszünk megoldani azokat.

Végül néhány gondolatot - mert hisz párhuzamos, bizonyos értelemben

megelőző – de mindenesetre korszerűsített szállítási rendszerünkre kiható tevékenységet jelent – az új szállítási költségtervezési rendről.

Mint ismeretes, az új csapatgazdálkodás, tervezés rendjében módosul a csapatok szállítási költségtervezési folyamata is. A jövőben a csapatok a szállítási feladatok tervezéséhez – az e célra rendelkezésre álló központi költségvetésből felülről – lefelé tervezett keretet kapnak. Az előljáró szervek a részükre kiadott keretből 10⁰/₀ tartalékot képezhetnek. A tartalékolás célja annak biztosítása, hogy a csapatok által felterjesztett tervek felülbíralása után a jogos igények kielégítésére az előljáró hadtáphelyettesek – a pénzügyi szolgálattal együttműködésben – lényegében saját hatáskörben intézkedhessenek.

A jövőben a csapatok a részükre kiadott szállítási költségtervezési keret figyelembevételével, a vonatkozó szakmai rendelkezéseknek megfelelően, a hadtáp anyagi, pénzügyi tervezése rendjébe illeszkedve végzik a költségek felszámítását. Természetesen, az előljáró szervektől kiinduló szállítási feladatokra a szükséges költségek tervezését az előljáró szervek végzik, és az általuk elrendelt szállítási feladatok költségét, az elrendeléssel egy időben biztosítják.

Befejezésül szeretném hangsúlyozni, hogy a vázolt rendszerrel kapcsolatban természetesen az általam elmondottak korántsem merítik ki a felmerülő kérdések sokaságát. Úgy érzem azonban, hogy a kifejtett gondolatok elősegíthetik a témában érintettek előítéletektől mentes, alkotó tevékenységét.