

Gépjárművel történő szállítások korszerűsítése

Dunai Imre alezredes

A Magyar Néphadsereg csapatai egy részénél 1977-től szállítási feladataikat diszpécser rendszerű szállítás irányítással hajtották végre. Ennek megfelelően a csapatoknál megszervezésre került a diszpécser szolgálat. A szolgálat a kiadott közlekedési-szállítási szakszolgálat által kidolgozott és kiadott szabályok alapján dolgozott. Az elmúlt két év alatt a szállítások gazdaságos mutatói, a megtakarítások összegei azt igazolják, hogy szükséges és eredményes volt a szállítások irányításának bevezetése.

A kiadott 79/1978. HMHF-i intézkedés és annak végrehajtására kiadott 31/1978. (HK 39.) MN KSZF-i intézkedés, a további korszerűsített előrelépést igényli, a gépkocsival történő szállítások területén.

A szállítás a diszpécser rendszer létrehozásával irányított, vezetett lett. Az irányított szállítás már az első évben valamennyi szállítási tagozatban jó eredményt hozott, annak ellenére, hogy a diszpécser rendszerű szállítást a szállítató szolgálati ágak nem szívesen eszközölték. Meg kellett értetni a szállítatókkal, hogy a szállítótér használata a régi elavult módon gazdaságtalan. A szállítató szállítótérrel, illetve szállítást igényel, és nem önálló szállító gépkocsit, amellyel oda-vissza közlekedhet, úgy, hogy az oda-vissza út felét üresen teszi meg. Nehezen akarják elfogadni, hogy a szállító teret oda-vissza terheltlen kell furtatni, még akkor is, ha egy gépjárművön egyszerre több szállítatonak az anyaga kerül szállításra.

A szállítatók részéről tapasztalható vonakodás, természetesen nem akadályozhatja meg a gazdaságos szállítás további fejlesztését. Örömmel kell azonban ma már megállapítani, hogy az eredmények hatására e téren jelentős a pozitív irányú tendencia. Ugyanakkor megvizsgálandó és meg kell szüntetni azokat a tényezőket, amelyek negatívan érintik a szállítató szolgálatokat.

A vizsgálat alapján megállapítható, hogy a szállítatók a kapcsolt és visszafutar szállítással kapcsolatos gyakorlati végrehajtó munkában akadályoztatva vannak. Az akadályozó körülmények a következők:

- a kapcsolásnál nem önálló a szállításban. A szállítótérrel meg kell osztani. Alkalmazkodni kell a másik szolgálathoz, de nincs rögzítve a szállítótér-megosztás helye, hogyanja;
- a kapcsoláshoz nincs biztosítva a feltétel, így a felrakódás helye, ideje nem mindig kedvező mindkét szolgálatnak, szállítatonak;

– a visszafelé szállító második szállítató nem tudja hol kapja meg a szállítóteret. Nincs megoldva a szállítótér-átadás-árvétele, annak helye, ideje, módja;

– nincs rendszere, hogy az első szállítató hol, hogyan adja át a szállítóteret az általa elvégzett szállítás után, hogy a második szállítató megtalálja;

– nincs megoldva, hogy a gépkocsivezető, rakodó-kísérő személyzet hol tud kulturált helyen várakozni (tehát nem az utcán), ahol a személyi állomány és technika is megkapja a szükséges alapellátást. Nincs ahol a gépkocsi-szállítótér személyi állománya éjszakázson abban az esetben, ha a visszafelé történő szállítás csak másnap vagy később lehetséges;

– nincs biztosítva, hogy a szállítótér személyi állománya (gk.-vezető + kísérő) szervezetten, pihenve a katonai fegyelem és rend betartása mellett tudja megvárni a második, vagy következő szállítató személyt, az anyag felvételezésének idejét, lehetőségét;

– a technika felkészítése (üza.-feltöltés, gk.-mosás, karbantartás) a következő szállítási feladat végrehajtásához. Más esetben előfordul, hogy a gépjármű az anyagot egy másik irányból érkező gépjárműről veszi át és szállítja, saját állomáshelyére, míg a más irányból érkező gépkocsi vételez és saját állomáshelyére viszi az anyagot. Ezen felül még igen sok eset, helyzet adódhat, ami mind a visszaúton történő kapcsolt szállítást teszi lehetővé.

Például az adott gépkocsi az „A” pontból „B” pontra anyagszállítást hajtott végre, megtett 300 km-t és este vagy késő délután lett. Itt ha volt mit, úgy megrakodott azonnal és a baleset veszélye mellett, újabb 6–8 órás vezetéssel (összesen napi 12–16 órát vezetve) visszaérkezett állomáshelyére. Sok esetben nem várta visszafuvar a gépjárművet, így üresen ment vissza helyőrségébe.

A másnapi vételezéssel történő visszafuvar sok esetben nem volt végrehajtható, mert a gépjárművezető és parancsnok, illetve a gépjármű alapellátása, normális pihentetése, kiszolgálása nem volt biztosítva az adott helyőrségben.

Az MNHF 79/78. számú intézkedése is azt követeli tőlünk, hogy a szállításokat, anyagmozgatásokat tovább korszerűsítsük az MN valamennyi csapatánál. Nem lehet diszpécser rendszerű irányított szállítást teljesíteni, hatékonysággal végrehajtani úgy, hogy a szállítást irányítók korszerű, gazdaságos szállítást akarnak, de a szállítató és a szállító részére nincsenek a végrehajtás feltételei biztosítva. Arra van szükség, hogy a szállítások a Magyar Néphadseregben egységesen, irányított legyen. A szállító szakalegységek, egységek partnereinél, szállítatóknál, társintézeteknél is érvényesülniük kell a szabályzatoknak, takarékos anyagmozgatás, szállítás elveinek, módjainak.

A 31/1978. KSZF intézkedésben meghatározott feladatok gyakorlati megvalósítása azt igényli, hogy a felsorolt akadályozó körülményeket megszüntetve, szervezett rendszert (technológiát) kell kialakítani a gazdaságos szállítások végrehajtására.

Alapvető feladatként jelentkezik annak megoldása, hogy legyen helyőrségként kialakítva a jelenleg meglévő gyűjtőpontnak egy nagyobb szervezete, amely biztosítja a szállítás irányítását, a kapcsolását, illetve a visszafuvarra való várakozást. Ezt diszpécser állomásnak lehetne nevezni és biztosítaná a szállítások folyamatosságát a benne működő szolgálaton keresztül.

Az állomás megszervezésének és működésének egy változatát az alábbiakban lenne célszerű létrehozni.

Allomások szervezete: (1. sz. melléklet szerint)

Az állomásokon az igénybevevők átadják – átveszik egymástól a szállítóteret. Ez az esetek nagyrésztében úgy történik, hogy a gépjármű a délutáni, esti órákban az első igénybevevőnek teljesítve a szállítási igényét, üresen kell várnia a második igénybevevőt. A második igénybevevővel a szállítási feladat legtöbbször másnap reggel valamelyik tárintézet, raktár, vagy laktanya, illetve vállalatnál történő anyag felmálházással kezdődik.

Az első igénybevevő részére végrehajtott szállítási feladat befejezésének idejétől a második igénybevevő szállítási feladat kezdetéig a gépjármű vezetőjének és technikájának (szállító gk., egyéb anyag) biztonságos helyre van szüksége, ahol katonai fegyelem és rend feltételei mellett, a katona megkapja a valamennyi alapellátását és ugyanakkor biztosítva van a technikai eszköz és a rajta levő anyag (pl. féltérheléssel terhelt állapot) tárolása, őrzése, védelme.

Az állomásnak a fentiekben leírt fontos funkcióknak kell alapvetően eleget tenni a szakfeladatok mellett. A szakfeladatok, illetve a konkrét kapcsolt szállítással kapcsolatosan igen fontos, hogy az állomás biztosítsa az átadás-átvételeit akkor is, ha az átadó első igénybevevő már nincs jelen.

Ezért szükséges, hogy egy alapvető szervezete legyen az állomásnak. A szervezet személyei olyanok legyenek, akik szolgálati beosztásukból adódóan tudnak intézkedni és biztosítani tudják a feladatokat.

Az állomáson várhatóan előfordulható feladatok

1. A szállítótér személyi állományának alapellátása.

a) Parancsnokok (ti., tts., gk. pk.-k, anyagvételezők stb.) elhelyezése, tisztálkodása, pihenőhely, esetleges meleg étkezés biztosítása, tv-nézés.

b) Sorállomány alapellátásának biztosítása (gjmű.-vezetők, rakodók, ill. egyéb vételezők, polgári alkalmazottak is). Ezek elhelyezése éjszakai pihenőhely, illetve nappali melegedőhely biztosítása. Meleg étkezés biztosítása, tv-nézés lehetősége.

2. A szállítótér és azon tárolt anyagok, eszközök tárolása, védelme.

a) Biztosítsa az állomás a gjmű. szállítótér tárolását, őrzés-védelmét.

b) Biztosítson karbantartási, javítási lehetőséget, műszaki ellenőrzést.

c) Legyen lehetőség a gjmű. pótkocsi, illetve ideiglenesen lerakott anyag nappali tárolására, őrzésére-védelmére. Ez abban az esetben szükséges, amikor a pótkocsi megrakva, vagy üresen az állomáson marad, a vontató gépkocsival való vételezés, mozgás megkönnyítése érdekében. Előfordulhat, hogy a gépkocsiról anyagot raknak le az állomáson, a gyűjtőponton azzal a céllal, hogy a más irányból érkező gépjármű visszafuvarként fogja szállítani.

d) Az állomás fontos feladata, hogy a diszpécser által szervezett szállítási feladatokat a gazdaságossági és takarékosági elvek figyelembevételével megvalósítsa. Ezek a feladatok az alábbiak lehetnek:

– az állomás gyűjtőpontjára történő szállítás, illetve onnan visszafuvarként való szállítás végrehajtása;

– az állomás gyűjtőpontjára történő anyagszállítás azzal a céllal, hogy ugyanazon a napon, más irányból érkező gépjármű visszafuvarként az anyagot elszállítsa;

– a leürült járművek állomáson való gyülekeztetése, átadása egy újabb szállítatónak, aki a járművekkel valamelyik vételező helyről visszafuvarként szállítást hajt végre;

– a leürült jármű az állomáson várakozik azzal a céllal, hogy más irányból érkező járműről az anyagot átvegye, és azt visszafuvarként tovább szállítsa;

– az állomás igénybevétele, szállítójármű személyzetének pihentetése, technikai kiszolgálás végrehajtása és egyéb várakozási céllal, amelyek a további szállítási feladatot biztosítják;

– az állomás igénybevétele pihentetése, elhelyezés céljából több napig tartó vételezés esetén;

– a leürült szállítójármű vezetője az állomáson várja meg a következő (más-napi) szállítás kocsiparancsnokát, vételezőjét;

– a különböző szintű szállítójáratok állomáson történő fogadása, tovább irányítása a hozott anyag gyűjtőponton való elhelyezés, illetve a továbbítandó anyag felrakása, irányítása;

– az állomás biztosítja a megfelelő konténerekben készletezett, zárt szállítmányok, anyagok fogadását, tárolását, továbbítását;

– a szállítóter parancsnoka az állomáson kaphat szakirányítást, vagy egyéb általános katonai jellegű feladatot (pl. HKSZ);

– az állomás körzetében meghibásodott gépjárművek az állomáson kaphatnak segítséget.

A felsoroltakon kívül még igen sok formája előfordul a szállítási feladatok kapcsolásának, amit az állomás meg tud oldani. (4. sz. melléklet szerint.)

A felsorolt feladatokat az állomáson működő szolgálatot (legtöbbször 1 fő ts. elegendő) az állomást működtető egység, alegység állományából képes biztosítani.

A szervezet működéséért a PK HTPH vagy megbízott közlekedési szállítási szakszolgálat tiszt, tts.-e felelős. Az objektumokat a szakszolgálat egysége, alegysége hozza létre, biztosítja azok használhatóságát. A használathoz nem kell állandó személyzetet biztosítani. (Az állomás célszerű vázlatát a 2. sz. melléklet tartalmazza.)

A működtető alegység állományából ki kell jelölni 2-3 fő tisztet, ezeket fel kell készítenünk feladataik ellátására és közülük ki kell jelölni naponta 1 főt, aki szükség esetén az állomásra érkező szállítójárat és -személyzet részére biztosítja az állomás használatát.

Az objektumok nagy részét nem kell létrehozni, hiszen a laktanyában jelenleg meglévő hasonló feladatokat biztosító objektumok használhatók. Az illetékes parancsnok az objektumok használatának rendjét, az állomásra érkező személyek és technika részére szabályozza le. Így az állományelhelyezés történhet nőtlen tiszt, vagy átvonuló jellegű szálláson. Az étkezde, presszó, katonai vegyes bolt, a KISZ-klub, tv-terem a laktanyában elhelyezett csapatok által használt helyiségekkel megyegyezik. A technikai kiszolgálást biztosító üzemanyag-feltöltő, szervizhelyek szintén biztosítva vannak a laktanyában. A telephelyet célszerű az állomást fenntartó, biztosító egység, alegység, telephelye mellett, vagy közelében létrehozni. Itt kell megoldani, kialakítani azt a helyet, ahol az anyagok ideiglenes lerakása lehetséges. Ugyancsak itt célszerű kialakítani az érkező anyagok részére a gyűjtőpontot. A telephely berendezéséért, működtetéséért az egység telephely-ügyeletes felelhet. Abban az esetben, ha a telephelyen a diszpécser állomást igénybe vevő állomány tartózkodik, úgy annak őrzését, azok szervezik meg, hajtják végre.

Az állomás okmányai

A diszpécser szállítást biztosító állomáson a felesleges okmányolást, papírgyártást kerülni kell. Az állomáson tartózkodókról, azok legfontosabb adatait célszerű egyetlen okmányon rögzíteni. Ezt célszerű naplóként vezetni (állomásnapló),

mivel ez az okmányolási forma képes az igen szerteágazó változatos szállítási feladatokat, annak formáit rögzíteni. (3. sz. melléklet szerint.)

A naplót az állomás működtetésével megbízott szakegység, alegység által vezényelt tisztes, napostiszt (esetleg parancsban megbízott raktárkezelő tisztes) vezeti. Naponta jelentést tesz a vezénylő parancsnoknak az állomás igénybevételéről, problémáiról.

A korszerű szállítások végrehajtása megfelelő vezetettséget igényel. A szállítógépjármű útbaindítása után, nem befolyásolható a jelenlegi szervezettel. Az állomás létrehozásával, a szállítás végrehajtása is irányított, vezetett lehetne, az állomás szolgálatán keresztül. Az állomás személyi és technikai vonatkozásában is biztosítaná a szállítások gazdaságosabb, korszerűbb végrehajtás feltételeit.

Végül a leírtak megvalósításához nem szükséges személyek rendszeresítése és nem igényel anyagi, pénzügyi befektetést. A szükséges eszközök valamennyi helyőrségben megtalálhatók kisebb átszervezéssel, elhelyezési módosítással biztosíthatóak.

(Mellékletek a folyóirat végén találhatóak.)