

HASZNOS TAPASZTALATOK

A közúti szállítások diszpécserrendszerű irányításának tapasztalatai

Dobó Péter őrnagy

Az érvényben levő HM számú direktívában – a takarékosagra vonatkozó párt- és kormányhatározatoknak megfelelően – az MN szállításainak tervszerűbb és hatékonyabb végrehajtásával kapcsolatban meghatározottak teljesítése érdekében az MNHF (h. mh.) elvtárs követelményei alapján 1978-ban került korszerűsítésre az MN szállítási rendszere.

A szállítási rendszer korszerűsítésének valamennyi szállítási ágazat komplex és egységes rendszerben történő igénybevétele, az anyaggazdálkodó szervek c vonatkozású felelősségének erősítése, a harckészültségi és gazdaságossági követelmények ésszerű megvalósítása, a szállítási ágazatok hatékony és gazdaságos igénybevételének biztosítása mellett a csapatok leterheltségének csökkentése volt a célja.

A szállítási rendszer korszerűsítése óta eltelt időszak egyértelműen bizonyította, hogy volt és van lehetőség a rendelkezésre bocsátott anyagi és pénzeszközökkel a szállításban részt vevők kölcsönös érdekeltsége alapján teljesíteni a takarékosági követelményeket.

Közel három év gazdálkodásának tapasztalatait gyűjtöttem össze és a teljességre való törekvés nélkül adom közre azzal a céllal, hogy seregtestünk által értékelt és általánosításra érdemes ismereteket egy csokorba kötve mutassam be a szállításirányítás egy jelentős területét képező közúti szállítások diszpécserrendszerű szállításirányítását, annak pozitív és negatív hatású érvényesülését.

A kitűzött célnak megfelelően három kérdés köré csoportosítottam észrevételeimet.

1. A közúti szállítások diszpécserrendszerű irányításának fogalma, a felkészítés tapasztalatai.

2. A közúti szállítások diszpécserrendszerű irányításának tapasztalatai.

3. Az elért eredmények továbbfejlesztésének lehetőségei, a zavaró tényezők kiszűrésének útja.

1. *A közúti szállítások diszpécserrendszerű irányításának fogalma, a felkészítés tapasztalatai.*

A forgalom meghatározásához célszerű tisztázni külön-külön a szállításirányítás és a diszpécserrendszer jelentését. Szükségesnek ítélem meg egyrészt azért, mert a címben foglaltak az olvasó szemében túl tudományosnak tűnhet,

másrészt azért, mert a rendszer megvalósulásának mértékéhez elengedhetetlenül szükséges megismerni, mire irányul a szabályozás.

a) *Szállításirányítás*

A szállításirányítás a szállítótevékenységre ható tudatos cselekvés, mely személyeknek, dolgoknak a szállítási ágazatok eszközrendszerének igénybevételel megvalósuló helyváltoztatásnak összehangolására és megszervezésére irányul.

b) *Diszpécserrendszer*

A diszpécserrendszer tulajdonképpen munkairányítási rendszer. Kissé konkrétan megfogalmazva a különböző egységek közötti tervszerű, zavartalan és menetrendszerű tevékenység biztosítására hivatott személyi és eszközrendszer összessége.

A két önkényesen megfogalmazott definíció összekapcsolásával határozhatjuk meg a közúti szállítások diszpécserrendszerű szállítás irányításának fogalmát. Így tehát, a közúti szállítások diszpécserrendszerű irányítása személyeknek, dolgoknak a közúti szállítási ágazat eszközeivel végrehajtott helyváltoztatásának tervszerű, zavartalan és menetrendszerű megszervezésére irányuló tudatos tevékenység, mely sajátosan szervezett erők és eszközök összehangolt munkáján keresztül valósul meg.

A közúti szállítások diszpécserrendszerű irányításának végrehajtó állománya a katonai közlekedési szervek alárendeltségébe tartozó – jelenleg még csak megbízással tevékenykedő – szállító diszpécser.

A szállítási rendszer korszerűsítése kezdeti szakaszában legfontosabb feladatnak tekintettük seregtestünknel a közvetlen irányító állomány és szervezet konkrét felkészítését. *A felkészítés során kiemelt figyelmet fordítottunk:*

- a működés feltételeit biztosító eszközrendszer kialakítására (differenciáltan magasabbegység-, egység szinten);
- a személyi állomány kiválasztására;
- a megbízások végrehajtására;
- a szállítók és szállítatók részére a szabályzó intézkedések ismertetésére, a módszertani foglalkozások előkészítésére és levezetésére.

A felkészítés során szerzett általánosítható tapasztalatok:

- a diszpécser személyének kiválasztása döntő jelentőségét nem mindenhol ismerték fel, így a beosztás ellátására olyan személyek is kijelölésre kerültek, akik szervező-, irányítókészségük tekintetében a követelmények alatt maradtak;
- a szállítatóknál még esetenként mindig jelen van az ágazati szemlélet, amely a szabályzó intézkedések hiányos ismerete mellett a szállítást irányítók követelménytámasztásának alacsony szintjére vezethető vissza;

- nem tudtuk kialakítani, illetve rendszerbe állítani azokat az eszközöket, melyek a menet alatti szállításirányítást tették volna lehetővé, (megemlítem, hogy ezen eszközök rendszerbeállítása még további gazdaságossági, titoktartási stb. vizsgálatokat igényelnek, mert felmerülhet a kérdés, rentábilis befektetés lenne?), ugyanakkor a már meglévő eszközök kihasználása sem éri el a kívánt szintet;

- nem elhanyagolható tapasztalat az sem, hogy a szállítást végrehajtó technika (szállító besorolású gépjárművek) műszaki állapota, üzembiztonsága első-

sorban előregedésük miatt – alárendeltjeink egy részénél olyan gondot okoz, hogy egy szállítási feladatra két technika kerül igénybevételre, az igénybevételre kiállt gépjármű meghibásodása miatt. Ez nem csak a tervszerűség ellen ható tényező, de hátrányosan érinti a szállító alegységet, a szállító gépjármű-vezetőt, mindamellett, hogy többlet üzemanyag- és kilométerfelhasználást is eredményez.

A negatív tapasztalatok eddigi említése természetesen nem azt jelenti, hogy a rendszer működése során csak ilyen tapasztalatokat szereztünk, ellenkezőleg; úgy gondolom, hogy nyugodtan kijelenthetjük, hogy a döntő többségében pozitív benyomásokat összegezhettünk. *A teljességre való törekvés nélkül nébányat kiemelek:*

– azoknál az egységeknél, ahol az MNKSZF végrehajtási intézkedésében meghatározottak érvényesülnek, jelentős mértékben csökken az ellátó alegységek leterheltsége. Nőtt a szállító technika kiszolgálására fordítható idő és ezzel kevesebb a rendkívüli meghibásodások száma is;

– hetente biztosítani lehetett egy szállításmentes napot, mely érezhetően pozitív hatással volt katonáink kiképzettségi színvonalára. A felszabadult idő lehetőséget adott a kiesett kiképzési órák pótlására, illetve egyéb a katonai élettel összefüggő feladatok szervezett végrehajtására;

– a terítő, illetve gyűjtő járatok indításával jelentős idő- és kilométer-megtakarítást értünk el. (A kilométer-megtakarítás egységeinknél zömében azt jelentette, hogy a gazdaságos szállítás végrehajtásával fel nem használt kilométert más, kiképzéssel összefüggő feladatok végrehajtására biztosították.)

Az eddigiekben röviden vázoltam a diszpécserrendszerű szállításirányítás felkészítési feladatainak tapasztalatait, a következőkben a végrehajtás konkrét feladatait tapasztalatait vázolom.

2. A közúti szállítások diszpécserrendszerű irányításának tapasztalatai

A közúti szállítások diszpécserrendszerű szállításirányítása megítélésem szerint kiállta próbáját, bár mindjárt hangsúlyozom, hogy korán sincs kiaknázva még a rendszerben levő lehetőség.

– Javultak a szállítások értékelő viszonyszámok, seregtestünkönél éves átlagban dinamikus kihasználtság 62⁰/₀, a futáskihhasználtság 78⁰/₀, az időkihasználtság 52⁰/₀ körül alakultak. Ezek a képzett eredményességi mutatók elérik, vagy meghaladják a népgazdasági szállító vállalatok hasonló értékelési viszonyszámait.

– A kapcsolt és pótkocsis szállítások aránya egyre növekvő tendenciát mutat. Éves átlagban a végrehajtott szállítások 12⁰/₀-a kapcsoltan, 16⁰/₀-a pótkocsival kerül végrehajtásra, melyek következtében a fel nem használt kilométer közel 6 millió forintos megtakarítást eredményezett.

– A közúti szállítások diszpécserrendszerű irányításának eredményességét növeli a közútról vasútra terelés, mely a gazdaságosság mellett idő- és energia-megtakarítást eredményezett. Az így megtakarított összeg mintegy 10-12 millió forint éves szinten.

– Összességében a diszpécserirányítás következtében 16-18 millió forintos évi átlagos megtakarítás biztosítható, ebben az összegben nem szerepel az a ki nem mutatott megtakarítás, amely a szállító gépjárművek csökkentett igénybevétele, illetve karbantartásukra fordított többletidő miatti állagjavulással érhető el.

- A diszpécserrendszer hatására átgondoltabbá és egyben tervszerűbbé vált a szállítások végrehajtása, a szállítást igénylők és teljesítők munkakapcsolatában érezhetően javult az összhang.

Mindezen kedvező tapasztalatok mellett érezhetőek azok a hiányosságok is, melyek a szállításiirányítás kísérleti rendszeréből objektíve, illetve a végrehajtó állomány szubjektumából adódnak.

A rendszer kísérleti jellegéből adódó objektív hibaforrások:

- a rendszerben a végrehajtó állomány jelenleg még megbízás alapján hajtja végre feladatait a rendszeresített beosztása ellátása mellett;

- a végrehajtó szervezet állománya nem kiforrott és a kezdeti „bizalmatlanság” nem oldódott fel;

- a központi terítőjellegű szállítások kiszélesítése a jelentős költségkihatásuk miatt csak ütemekben biztosítható;

- a magasabbegység-szintű terítő és gyűjtő járatok az anyagkiutalások gyakoriságához és jelenlegi rendszeréhez nehezen igazíthatóak;

- a szállítás irányításában részt vevők anyagi érdekeltsége szabályozók és keretek hiányában nem biztosított, ugyanakkor a megtakarított kilométer nem kerül levonásra, így az az ösztönzés a seregtetszintű szállítási versenyekben realizálódik csak;

- a közúti szállítások ellenőrzése során feltárt hiányosságok szankcionálása egységes követelmények hiányában nem kiforrott és nem rendszeres;

- a szállítás gazdaságossági mutató számai már nem mindenben felelnek meg a követelményeknek, egymás ellen ható eredményességi mutatók vannak (pl. tervszerűség és időkihasználás mutatója ellen hat a kapcsolt szállítás, vagy a vasútra terelés).

A végrehajtó állomány szubjektumából adódó hibaforrások:

- a szabályzó intézkedések, parancsok és utasítások hiányos, vagy felületes ismerete;

- a diszpécseri feladatokat ellátó állomány következetes parancsnoki (PK HTPH) támogatásának esetleges hiánya;

- a szállítások gazdaságos végrehajtásában a szállítatók nincsenek érdekelve, így annak eredményesebbé tételéért nem tesznek, sőt nem egy esetben az önálló szállítás végrehajtása érdekében nagyobb kihasználtság jelentésével a kapcsolt szállítások szervezését akadályozzák;

- elmulasztják a célállomásról történő kijelentkezést, aminek következtében az igénybevétel közben felmerült és esetleg kapcsolt szállítással végrehajtható szállítás nem kezdeményezhető;

- a több egységet érintő terítő járatoknál az anyagok szállításhoz való előkészítését késve, vagy hiányosan végzik el, mely az időkihasználást nagymértékben rontja;

- a helyi szállításoknál nem szorgalmazzák a vállalati beszállításokat, így a honvédségi gépjárművel való szállítások volumene növekszik, ugyanakkor a szállítási költség arányában nem csökken a vásárolt anyag ára;

- több esetben piackutatásra vesznek igénybe gépjárműveket, lejelentve az anyagszállítást, vagy az előjáró szállító (közlekedési) szolgálat által adott szállítámszám nélkül eszközölnék kihasználatlan, gazdaságtalan szállításokat;

- az év vége felé az adott gépjármű-típusra szóló éves kilométer-kiszabot fogyasztásával nő a kis mennyiségű anyag nagy teherbírású gépjárművel való szál-

lításának aránya, mely az anyagmozgatás gazdaságtalansága mellett a gépjármű karbantartására, javítására fordított többletköltség felhasználását is eredményezi.

Az eddig felsorolt hiányosságok, úgy gondolom semmiképpen nem kérdőjelezhetik meg a diszpécserrendszerű szállítá irányítás életképességét, illetve szükségességét, de hatékony működésének mindenképpen akadályozója.

Ezek a tapasztalatok a végrehajtás során kerültek összegzésre és nem fogják át sem pozitívumaiban, sem negatívumaiban a rendszerben ténylegesen jelentkezőket.

A következőkben néhány gondolat a pozitív tényezők erősítése, illetve az akadályozó tényezők megszüntetésének feladatairól.

3. Az elért eredmények továbbfejlesztésének lehetőségei, a zavaró tényezők kiszűrésének útja.

A közúti szállítások diszpécserrendszerű irányításának hatékonysága nagymértékben függ a végrehajtó állománytól, ezért egyik előrelépést biztosító tényezőjét a diszpécserrendszer véglegesítésében és végrehajtó állománya szerkezeti kialakításában látom. Ezzel párhuzamosan a rendelkezésre álló anyagi és pénzügyi források ésszerű felhasználásával tovább kell javítani a jelenleg meglévő eszközrendszer és a lehetőségek függvényében a menet közbeni szállítá irányítás feltételeinek kialakítását is célszerű lenne vizsgálni. *A továbbiakban kiemelt kérdéseknek ítélem meg:*

1. A szállításban részt vevő állomány érdekeltségrendszerének kialakítását, illetve a képzett mutatószámok felülvizsgálásának végrehajtását.

2. Az egységek állományában csak békére rendszeresített kis- és közepes teherbírású (ZSUK, AVIA) tehergépjárművek éves maximálisan felhasználható kilométerkiszabatának felemelésével, a nagyobb fogyasztású és nagy teherbírású gépjárművek igénybevételének csökkentését.

3. A kapcsolt és pótkocsis vagy más szállítóágazatra terelt szállításokkal ténylegesen megtakarított gépjármű-kilométer zárolását és megvonásának biztosítását.

4. A közúti szállítáellenőrzés egységes követelményének kialakítását és vele párhuzamosan a gazdaságtalanság szankcionálásának konkretizálását.

5. A központi anyagraktárak csapatok irányába folyó ellátási feladatai kontenerizációjának további folytatását, a csapattagokat további tehermentesítését.

6. A szállítók és szállítatók együttműködésének javítását, a parancsnok (PK HTPH) segítségnyújtás érvényesülését, a követelménytámasztás fokozását.

7. A végrehajtó állomány felkészítésének hatékonyabbá és rendszeresebbé tételét, vele párhuzamosan a követelményeket egységben tartalmazó módszertani útmutató kidolgozását és közreadását.

Mindezek a kérdések alapos vizsgálatot és nem kevésbé körültekintő kidolgozó munkát igényelnek. Ezek egy része már folyik, illetve a végrehajtás stádiumában vannak. Úgy gondolom, hogy a közúti szállítások szervezettebbé tételével, a felsorolt, illetve itt nem érintett tartalékaink feltárásával és hasznosításával hozzá tudunk és kell is járulnunk a takarékosági célkitűzések megvalósításához nekünk a közlekedés (szállítás) területén dolgozóknak is.