

Az MN szállítási rendszere korszerűsítésének tapasztalatai

Takács József alezredes

A diszpécser irányítású szállítási rendszer bevezetését az MN belső fejlődése és a gazdaságosságra, takarékosagra való törekvés tette szükségessé. A gazdasági hatékonyság előtérbe kerülését új, a korábbitól lényegesen eltérő, szigorúbb gazdasági követelmények magyarázzák.

A cikk alapvető célja az MN diszpécser irányítású szállítási rendszer által elért eredmények fellelhető hiányosságok feltárása, a levont tapasztalatok összegzése és közreadása.

Ha megvizsgáljuk az elmúlt másfél évtizedben az MN szállítási rendszerének alakulását, megállapíthatjuk, hogy a népgazdaságban végbemenő fejlődési ütemeket magában hordozta és reagált azokra. 1968-ban került bevezetésre a 8/1963. MNHF sz. intézkedéssel először az MN egységes szállítási rendszere, amely előtérbe helyezte az egyedi igénybevételi rendszertel szemben az egység-szintű irányított és teljesítmény mutatószámmal mért követelmény rendszert. 1979-ben kísérleti jelleggel bevezetésre került a 079/1978. sz. MNVKF inrész-kedéssel az új egységes szállítási folyamat rendszer csapatpróbája. 1983. január 1-től a 06/1982. HM számú parancs és a 108/1982. MNHF számú inrész-kedésével bevezetésre került az MN diszpécser irányítású szállítási rendszere, mely biztosítja az MN egészére érvényes egységes tervezési és végrehajtási rendet.

A továbbiakban vizsgáljuk meg, hogy a szállítási rendszer hogyan töltötte be rendeltetését, biztosította-e az állomány kiképzésével, ellátásával kapcsolatos egyre növekvő nagyságrendű – szállítási feladatok gazdaságos, térben és időben összehangoltan történő végrehajtását.

A szállítások szervezése és végrehajtása területén MN szinten az alábbi fő mutatók bizonyítják a rendszer eredményes működését. A 3x6 hónapos kiképzési ciklus időből, valamint az energiahordozókkal való takarékoságból következő, hogy tovább növekedett a vasúti szállítások részaránya. Az MN Közlekedési Szolgálat szervei biztosították évi 7–900 csapatszállítmány hazai- és nemzetközi gyakorlatokon történő közlekedtetését, amely a korábbi évekhez képes 15⁰/₀-os növekedést jelent. Tovább emelkedett a vasúton elszállított anyagok mennyisége, amely 1983-ban elérte a 210 ezer tonnát. Ez az elszállított anyagmennyiség 12⁰/₀-kal volt több, mint a korábbi években. Összességében az évi vasúti- és közúti anyagszállítás 29⁰/₀-kal nőtt. Az anyag- és csapatszállítások arányában nőtt

a felhasznált vasúti kocsik db száma is. Az 1983-as évben 37 000 db vasúti kocsit alkalmaztunk, amely 9⁰/₀-os növekedést mutat.

Az 1983. évben 30 000 gépkocsi közlekedett szállítmányzámmal, melyekhez 50⁰/₀-ban kapcsolást és pótkocsis felhasználást tudunk szervezni. A közúti szállítások területén a növekvő anyagszállítási feladatokat kevesebb kilométer ráfordítással oldottunk meg és ennek eredményeként 1,7 m km-t, valamint ennek megfelelő üzemanyagot takarítottunk meg. A megtakarítás alapvetően az igény és a teljesítés közötti különbségben realizálódott, mely a szállítás szervezők és a diszpécsterszolgálatok irányító tevékenységének együttes eredménye.

A szállítási rendszer elemeit vizsgálva az alábbi tapasztalatokat összegeztük, a szállítások tervezése, szervezése területén.

Egység, magasabbegység seregest szinten megállapítható, hogy kialakult és egységgé vált az éves, havi, valamint a rövidebb időszakhoz kötött tervezési rend.

A szállítást tervezők rendelkeznek a tervezéshez szükséges alapszabályokkal (intézkedésekkel, szakutasításokkal), okmányokkal, nyilvántartásokkal, járatgrafikonokkal.

Egység és laktanyahadtáp szinten megszervezésre kerültek a helyi járatok, amelyek biztosítják a mindennapi élet szükségleteinek a kielégítését. Az ez irányú szállítások kidolgozott járatgrafikonok szerint, meghatározott napokon kerülnek végrehajtásra.

A magasabbegység szinten az MNHF intézkedésben foglaltaknak megfelelően, a szállítások gazdaságos végrehajtása érdekében szállító járatok lettek szervezve. Ezek alkalmazása lehetőséget biztosított a korszerű gyűjtő-, terítő járatok megvalósítására.

Megszervezésre került és alapvetően működik a központi szállító járatrendszer, konténeres, vagy hagyományos (közúti tehergépkocsik alkalmazásával) formában.

A szállítások tervezése-, szervezése érdekében eredményesen folyik a diszpécseres rendszeresítése. Terveinknek megfelelően a katonai szervezetek szállítási tervezését-, szervezését, irányítását diszpécseres kinevezéssel, illetve megbízással végzik. Önálló ellátást folytató egységek 50⁰/₀-a rendelkezik már állománytáblában rendszeresített szállító diszpécserrel. A továbbiakban 1984-ben emelt szintű káderállománnyal létre jött átszervezésre került az MN központi diszpécsterszolgálat-főnökség, rendszeresítve lett a magasabbegységek és seregeszre diszpécsterszolgálatára. A rendszeresített helyek feltöltése, a szakkáder állomány biztosítása napjaink fő feladata. A kinevezett és megfelelően felkészített állomány egyik záloga a munkánk minősége további javításának, még jobb gazdasági eredmények elérésének.

Meg kell állapítanunk az elért eredmények mellett olyan hiányosságok is jelentkeznek, melyek felszámolásával további előrelépést érhetünk el a rendszer gazdaságos működése érdekében.

A szállítások tervezésében még sok formális vonás található. Egyes katonai szervezeteknél előfordul, hogy a szállítatók igényeit csak rögzítik és annak felülvizsgálata nélkül törekszenek azokat teljesíteni. Ennek eredményeként a szállítást szervezők nem elemzik a szállítási feladatot és így nem történik meg a lehetséges fuvarkapcsolás, a szállító eszközök sok esetben kiterheletlenül közlekednek.

A végrehajtás során a menetlevelek vizsgálatánál azt tapasztaltuk, hogy azok sok nem ellenőrzött tény tartalmaznak. A szállítási mutatók kedvezőbbé alakítása céljából megnövelt adatokat regisztrálnak, ennek következtében torz képet kapunk a szállítási teljesítményekről.

Ennek megítélésünk szerint az az oka, hogy a menetlevelek a munkafolyamatba beépített ellenőrzést csak formálisan végzik, nem kerülnek kiszűrésre a valóságnak nem megfelelő adatok.

A diszpécserek munkájára a felkészítő foglalkozások és levezetett konferenciák ellenére váltakozó színvonalú feladatvégrehajtás a jellemző. Ez arra vezethető vissza, hogy a PK HTPH-k nem eléggé körültekintően választották ki a diszpécseri beosztást betöltő tiszthelyetteseket, ennek megfelelően nem a legátermettebb állomány lett megbízva a szállítást szervező feladatok végrehajtásával. Azt tapasztaltuk, hogy a katonai szervezetek egy részénél a PK HTPH-k nem támasztanak kellő követelményt a diszpécserek munkájával szemben és ennek következtében a tervező-, szervező- és irányító munka nem olyan minőségben valósul meg, mint az elvárható lenne.

A szállítások tervezése, szervezése területén tevékenykedő megbízott diszpécserek anyagi megbecsülésére általában az a jellemző, hogy részesülnek a 108/1982. sz. intézkedés szerint engedélyezhető túlmunkáért járó illetménykiegészítésben. Felmérésünk során azt tapasztaltuk, hogy az alacsony illetmények miatt nagy a fluktuáció egyéb magasabb beosztások betöltésére (raktárvezető, szpk. stb.).

A fenti hiányosságok előfordulása ellenére eredményes munka folyik az egység és laktanyabadtápoknál, alacsonyabb az intézeteknél és központi raktáraknál.

A központi raktárak a kiszállításokat az ellátási rendjüknek megfelelően havi ciklusokra, kiképzési időszakokra és gazdálkodási évre tervezik (pl. az élelmezési szolgálat havi ütemezéssel, a műszaki páncélos anyagellátás negyedévente, ruházati szolgálat gazdálkodási évre, a kiképzési anyagellátás kiképzési időszakra tervez.) A tervezett anyagellátást bonyolulttá teszik népgazdaságból az anyagok szállítási szerződéstől eltérő beérkezése, ennek következtében szükségessé válik az anyagok tervezett időtől eltérő kiadása. Ez maga után vonja a csapatok szállító eszközeinek pótlólagos rendelését, amely növeli a terven kívüli szállítások arányát.

A központi raktárak szállítási osztályai alapvetően az MN ellátását érintő szállításokra összpontosítják a fő figyelmet, nem fordítanak kellő hangsúlyt a saját állományukba rendszeresített gépkocsikkal történő szállításaik végrehajtására. Tervezési hiányosságként jelentkezik, hogy a központi közlekedési szervekkel döntő többségben nem veszik fel a kapcsolatot, a pótrendeléseket saját hatáskörben oldják meg és ennek következtében sem a központi, sem a csapat-diszpécsereknek nincs lehetőségük pótfuvar (kapcsolt szállítás) végrehajtására, illetve sok esetben a célszerű szállítási ágazat megválasztására.

A szállítások végrehajtása területén az alábbiak állapíthatók meg:

Határozott fejlődést mutat a feladatokhoz jobban igazodó és gazdaságosan üzemelő MN gépkocsi szállító eszközök kiválasztása, azok célszerű igénybevétele. Erősen éreztette hatását a közlekedési szaktechnikai eszközökkel (önrakodó darus hátsó emelőfalas gépkocsik) történő ellátás és azok célirányos felhasználása a szállítási feladatok végrehajtása során. Ennek eredményeként jelentős

élőmunka megtakarítás volt elérhető, továbbá lerövidültek a málházási-, rakodási idők, csökkent a gépkocsivezetők igénybevétele.

Az MN összességében az új szállítás szabályos rendjét vizsgálva a szállítási feladatokhoz kiállított gépjárműveknél a korábbi évekhez képest mintegy 5⁰/₀-kal növeltük a kapcsolt és 4⁰/₀-kal a pótkocsis felhasználásokat.

A szállítások végrehajtásánál a gazdaságosság figyelembevételével gyakorlottá vált a más gazdaságosabb szállítási ágazatra való áttérítés. A közútról vasútra történő átirányítás 210 esetben került végrehajtásra, mely mintegy 80 ezer km megtakarítást jelent.

A napi élet- és munkakörülmények biztosításához szükséges anyagi- és technikai eszközök szállításaihoz egység- és laktanyahadtáp szinten meghatározott időben és útvonalon helyi járatrendszerek működnek (alapvetően laktanyánként 2 járat élm. és egyéb). A helyőrségen belül különböző kereskedelmi egységeknél megvásárolt készletek – az együttműködés figyelembevételével – a járat parancsnoka gyűjtő rendszerben felveszi és a beérkezést követően az anyag nem felelősöknek átadja. Ezzel alapvetően gépjármű kiállítást és gépjármű kilométert takarítanak meg. E területen még sok felvilágosító munka szükséges az anyaggazdák felé, mert a szemlélet még döntő többségében: – „az a biztos, amelyet én vigyázok.”

A magasabbegység járatok a diszlokációnak megfelelően a magasabbegység, illetve a központi raktárárból az ellátó zászlóalj állományából szervezett járatrendszerekkel terítik, illetve gyűjtik az anyagi eszközöket. Ezek alkalmazása során a gépjárművek kihasználtsága elérheti a 80–90⁰/₀-ot. Sajnos, a lehetőség-től még messze elmarad ezen viszonylatokban szervezhető járatok száma.

A szállítások végrehajtása területén legeredményesebben a központi járatrendszer tevékenykedik és a hadrendi alárendeltségtől függetlenül a menetvonalon levő karonai szervezetekhez terítő, gyűjtő jelleggel juttatja el az anyagot. Ezáltal jelentős gépjármű km és hajtóanyag megtakarítás érhető el.

Az előzőekben adott értékelés alapján a hiányosságok a következőkben foglalhatók össze:

A napi igénybevételek területén általánosan jellemző, hogy a szállítatók gépjárművet igényelnek és nem szállító teret. A döntésre jogosultak nem bírálják felül kellő erővel az igényléseket, hanem automatikusan kielégítik azokat. Ennek eredményeként nem a célnak legjobban megfelelő szállítóeszköz kerül alkalmazásra. Nem biztosítható a különböző szállítmányok kapcsolása, így fordul elő az üres, vagy alacsonyán kiterhelt gépkocsi futás.

Egyes helyeken megsértik a szállítási és igénybevételi fegyelmet. A szállítatók a biztosított szállítóeszközt nem a meghatározott időben és menetvonalon, az igénylésben megjelölt anyag (és mennyiség) szállítására veszik igénybe.

Több esetben talákoztunk ellenőrzés során azzal, hogy a gépjárművek szállítmány szám nélkül közlekednek. Ennek oka az, hogy a diszpécsterszolgálatot megkerülve rendelnek ki gépkocsikat. Esetenként és helyenként túlzottan alkalmazzák a HR jelzéssel történő útbaindításokat. Még olyan eset is előfordult, mikor építőanyag szállítást HR menetlevéllel hajtottak végre!

Van még olyan tapasztalatunk is, hogy a gépjárművekkel „piackutatás”-t végeznek, amikor nem a konkrét megrendelt árut szállítják be, hanem gépkocsival keresik az áruk, anyagok technikai eszközök beszerzésének helyeit, illetve kereskedelmi egységenként sorba járnak.

A szállító járatokat vizsgálva megállapítottuk, hogy jobban működnek a központi és helyi, gyengébben a magasabbegységek terítő, gyűjtő járatok. Ennek megítélésünk szerint az az oka, hogy a szállítatók idegenkednek attól, hogy anyagaikat más ellátókkal közösen szállítsák.

Összességében megállapítható, hogy a fennálló hiányosságok ellenére a szállítási rendszer szabályozás elérte célját. A rendszer javuló szinten biztosítja a Magyar Néphadseregben a szállítások gazdaságos és energiatakarékos, a különböző szállítási ágazatok komplex alkalmazásával történő egységes tervezési- és okmányolási rendben megvalósuló, diszpécser szolgálatok által irányított csapat és anyagszállítások, szolgáltatások végrehajtását. Megállapítható, hogy a diszpécser szolgálat az évente elért 20-22 millió Ft megtakarítással „megkeresi a pénzét.”

Az eredményességet nehéz a szállító szolgálatban mérni, mert az eredmények nagy része kapcsolódó szolgálati ágak gazdálkodási mérlegeiben jelentkeznek (kilométer, hajtóanyag).

További feladataink a következők:

Abból kiindulva, hogy az érvényben levő utasítások, mint alapszabályzók, megfelelőek, csak a rendszer egyes elemeinek továbbfejlesztése szükséges.

Emnek megfelelően elgondolást dolgozunk ki a konténeres szállítások teljes körű kiterjesztésére. Korszerű, számítógépes feldolgozáson alapuló információs rendszert kívánunk bevezetni a szállítások hatékonyabb tervezésére és az összehangolás biztosítása érdekében. Meg kell oldanunk a szállításban résztvevők érdekeltségi rendszerének kimunkálását.

Javitani kívánjuk a szállítások és a szállítás-irányítás technikai feltételeit többfeladatú gépkocsik rendszeresítésével (távlati elgondolás) a híradás korszerűsítésével és a rakodásgépesítés eszközrendszerével fejlesztésével.

Tudományos alapú felmérést tervezünk 1985-ben a szállítási folyamatok gazdaságosságának vizsgálata terén.

Javaslatot tettünk az MN Központi Szállítási Tanács létrehozására, amelynek – jóváhagyása eserén – alapvető feladatát képezné a szállítási rendszer folyamatos korszerűsítése és a szállítások MN szintű összehangolása.

Tervezzük a diszpécserállomány tanfolyamrendszerű felkészítését a VOLÁN Központ bázisán.