

A gazdaságos szállítás módszerei

Balassa István hadnagy

Az utóbbi években a Magyar Néphadseregben is erősödött a gazdaságosságra való rörekvés, a takarékosági feladatok minden területen való érvényrejuttatása. Ennek egyik célszerű módszere a rejtett tartalékok felkutatása, annak kiaknázása és hasznosítása.

A hadtápszolgálat – mint alapvető gazdálkodási ágazat – több éve folytat eredményes munkát ezen a téren is. Az egyes szolgálati ágak tevékenységében eltérő módon jelentkeznek a takarékosági feladatok, így eltérő jellegű eredmények is mutatkoznak. A szolgálati ágak közül a szállító szolgálat az amely alapvetően a jobb tervező, szervező, irányító és végrehajtó munkával biztosíthatja a meghatározott takarékosági célkitűzések elérését.

A rejtett tartalékok kiaknázásában jelentős feladat hárul a magasabbegységekre, mivel itt lehetőség van több egység szállítási feladatainak koordinálására.

Az érvényben levő intézkedések, szakutasítások a közlekedési és szállító szolgálat minden szintjére kiterjedő takarékosági célkitűzéseket határoznak meg, amelyek megvalósítása érdekében együtt kell működni a parancsnoki vezető állománnyal, a párt- és KISZ-szervezetekkel, valamint a szállítatókkal.

Magasabbegységünkönél ennek végrehajtását biztosító intézkedéseket fogantatosítottunk, melynek eredményeképpen sikerült javítani a szállítási teljesítményeket, csökkenteni a gépjárművezetők leterheltségét, az elrendelt szinten tartani a gépjárművek hadrafoghatósági mutatóit.

Összességében elmondhatjuk, hogy eredménycinket a gazdaságos szállítás különböző módszereivel sikerült elérni. Az anyagszállítások gazdaságossága érvényre juttatásának elengedhetetlen felrétele a szállítási ágazatok komplex felhasználása, ehhez kapcsolódva a rakodási módzatokban tejlő lehetőségek széles körű kihasználása.

A diszpécser-szolgálattal szemben támasztott elengedhetetlen követelmény, hogy az anyagnem felelősök minden irányú szállítási feladatairól rendszeresen tájékozott legyen. Ismernie kell a gépjárművek és szállítójáratok mozgási útvonalát, a szabad kapacitást, a kapcsolási lehetőségeket stb.

A havi szállítási terv összeállításakor az igénylések alapján fel kell tárni a vasútra terelhető szállításokar, figyelembevéve azt a lehetőséget is, hogy a területileg illetékes katonai szállítási igazgatóság jogosult soron kívül (48 óras igénylési előrelátással) 1–2 db vasúti kocsi kiállítani. A soron kívüli szállítási feladatokat a lehetőség szerint vasútra kell terelni.

Célszerű módszernek tartom, hogy *nagyobb gyakorlatok előtt* a szükséges anyagokat a magasabbszintű – tranzitraktárba – gyűjtjük össze, s innen – a szükségletnek megfelelően – szállítójáratok indításával történik az anyagi eszközök rendeltetési helyre történő eljuttatása, általában több pótkocsi alkalmazásával. Így az alárendelt egységek jelentős km és üzemanyag megtakarítást érhetnek el. Ennél is hatékonyabb megoldást biztosít, ha a magasabbszintű illetékes anyagnem felelősei által készített anyagelosztó alapján az anyagot közvetlenül az átadó egységtől szállítjuk a címzethez, vasúti kocsirakomány esetében fedett vasúti kocsiban, ennél kisebb mennyiség esetén – ha rendelkezésre áll a konténeres szállítás feltétele, bérelt konténerben (5 t-ás eszközzel).

A gazdaságosságot csak úgy lehet biztosítani, ha az alárendelt diszpécser-szolgálatok kellő szigorral felülvizsgálják a szállítási igényeket, s még a magasabbszintűvel való felterjesztés előtt megszervezik a több szolgálati ág által azonos viszonylatban közlekedő szállítmányok összekapcsolását, szükség esetén a pótkocsik alkalmazását.

A gazdaságosságot jelzi az a módszer is, ha a magasabbszintű diszpécser két különböző helyőrségben levő szervezet egy irányú szállítást szervezi meg. Például: Baja jelentette, hogy 1 db gépjárművet, teljes terheléssel ruházati anyagot kell beszállítani Kaposvárra. Ugyanakkor Pécs is jelentette, hogy ezen a napon műszaki anyagot (sáncszerszámot és egyéb anyagot) kell beszállítani szintén Kaposvárra.

Ezon szállítási feladat gazdaságos végrehajtását a következőképpen szerveztem meg:

- Baja 1 db D-566 5 t tég.-val megkezdi szállítási feladatát úgy, hogy Pécs felveszi a már ott várakozó tiszthelyettes és felkapcsolja a megrakott pótkocsit, amelyen műszaki anyag van. Kaposvárra érve, a műszaki raktárnál lekapcsolja a pótkocsit, majd a ruházati raktárhoz megy. Mindkét helyen végrehajtják az anyagok leadását (szükség szerinti felvételt) és visszaúton Pécs felé lekapcsolja a pótkocsit, majd továbbmegy Bajára.

Ezzel módszerrel csaknem 150 km megtakarítást sikerül elérni, mely egyszeri rátekintésre ugyan nem sok, de pontosan jelzi a lehetőségeket.

Csökkenteni lehet az üres, vagy súlyhiányos szállításokat oly módon, hogy az adott viszonylatra térítéses szállítást, esetleg súlydíjas fuvaroztatást szervezünk, de csak akkor, ha az előjáró diszpécser-szolgálat nem határoz meg kiegészítő feladatot.

A gazdaságosság növelését szolgáljuk azáltal is, ha a bejáratás alatt levő eszközökkel – a menetirányba eső szervezetek részére – kisméretű és súlyú anyagok szállítását (továbbítását) hajtjuk végre.

Azon laktanyában, ahol több alakulat diszlokál, különösen fontos az anyagi eszközök beszerzéséhez szükséges szállítások összehangolása. Ezt a célt jól szolgálhatja egy olyan diszpécser tábla, amelyben kb. egy hétre, vagy néhány napra előre rögzítve vannak a szállítási feladatok, és viszonylatok.

Kedvező tapasztalatokat szerztünk a nagytávolságú vezetési gyakorlatok alkalmazásával szervezett anyagszállítási feladatok végrehajtása terén. Bebizonyosodott, hogy az ilyen szállítási-irányítás nem befolyásolja kedvezőtlenül a vezetési gyakorlatot, ugyanakkor jelentős mennyiségű megtakarítás érhető el mind km-ben, mind pedig üzemanyagban. Hasonló eredményt lehet elérni a gyakorlatok végrehajtása során, ha a kölcsönként anyagokat – megfelelő karbantartás után –

már a gyakorlótérről visszaszállítják, esetleg vasúton feladják a rendeltetési állomásra.

A gazdaságos szállítás egyik legcélszerűbb módszere, ha a kis súlyú (darab-árus) anyagokat a csapatok részére, illetve onnan a magasabbegység raktárba történő eljuttatására gyűjtő és terítő jellegű szállítójáratokat szervezünk. Ezek a szállítójáratok közlekedhetnek kialakított menetrend szerint, vagy a feladatok szükségességének megfelelően, alkalmanként.

A szállítójáratok indítása előtt a diszpécsterszolgálat útján szükséges pontosítani az alárendeltekkel a járat menetvonalát, tervezett indulási, érkezési, rakodási idejét, az elszállítandó anyagok nemét, mennyiségét, rendeltetési helyét.

Annak érdekében, hogy a szállítójáratok eredményesen és gazdaságosan közlekedjenek a szállítatók a diszpécsterszolgálat közreműködésével kell, hogy összehangolják az anyagszállítási feladatokat a szállítójárat közlekedésével, annak parancsnokával.

A szállítójárat zavartalan működéséért a járatparancsnok a felelős, akinek megfelelő információval kell rendelkeznie a járat menetvonalán levő időjárási és útviszonyokról, várható változásokról. A szállítójáratba elsősorban olyan gépjárműveket és pótkocsikat kell kijelölni, amelyeknek raksúly kapacitása a legjobban megközelíti az elszállítandó anyagok tömegét, biztosítja a korszerű rakodógépek és konténerek használatát, valamint kihasználását optimalizálni lehet.

A szállítójáratok fogadásához tranzitraktárakat szükséges létesíteni laktanyaként, melynek működési feltételeit munkaidő után is biztosítani kell. A szállítójáratok szervezésével és indításával számos technikai eszköz útbaindítását, emberi munkaerőt és időt takaríthatunk meg, ugyanakkor biztosított az adott viszonylatban indított eszközzel a meghatározott gazdálkodási mutató elérése is.

Azokban a helyőrségekben, amelyekben több önálló gazdálkodást folytató laktanyahadtáp vagy egység hadtáp működik, a gazdaságos szállítások biztosításának egyik hatékony módszere a havi szállítási tervek összehangolása, egyeztetése (ezt az illetékes PK HTPH-k végzik el).

A kellő operativitást, üres futásokra való rátervezést elsősorban olyan módszerrel alakítottunk ki, hogy a diszpécserék részére meghatározásra került a szállítás végrchajtó gépjárműparancsnokok bejelentkezési rendje, a célállomásokról. Ezáltal van lehetőség olyan feladat meghatározására is, amellyel tovább csökkenthető az üres, vagy súlyhiányos futás.

A gazdaságos szállítás módszerei magasabbegységünknel alapvetően kialakultak, azonban továbblépési lehetőségeinket még akadályozza néhány olyan tényező, amely megoldásának egy része saját, illetve előjárói hatáskörbe tartozik.

Ezek a következők:

– egyes szolgálati ágak még mindig ragaszkodnak egyedi berendezési tárgyak, alkatrészek soronkívüli elszállításához, mivel idegenkednek ezen anyagok más szállítottó anyagával együtt történő továbbításától (pl. elhelyezési szolgálat, pc. gímű. techn. szolg.);

– még mindig gyakori, hogy a szállítatók gépjárművet, nem pedig szállítóteret, vagy szállítási szolgáltatást igényelnek;

– a gépjárműparancsnoki állomány nem minden esetben tekinti szívügyének a gazdaságosságot, emiatt az igénybevételi idő átlagosan növekvő tendenciát mutat;

- nincs még kialakítva minden alakulatnál a „TRANZIT-RAKTÁR”, így a szállítójáratok indítása is inkább alkalomszerű, mint rendszeres;

- esetenként még előfordul, hogy a parancsnokok csapatkiképző (CSK) besorolású gépjárművet rendelnek ki anyagszállítási feladat végrehajtására, megkerülve ezzel az előjárói intézkedéseket;

- nem mindenütt vannak még a diszpécsterszolgálat összeköttetései (híradási) feltételei, célszerűnek látszik olyan összeköttetési feltételek megteremtése a szállítójáratok parancsnokaival, hogy részére bármikor feladatot lehessen szabni.

Összességében az a véleményem, hogy a bevezetett diszpécser irányítású szállítási rendszer újabb szabályozása nem szükséges, azonban végrehajtásának gazdaságos módszereit még a továbbiakban is kutatni kell, figyelembevéve a várható körülményeket, feltételeket és követelményeket.