

## **A területi katonai közlekedési szervezetek, és a csapatok együttes tevékenysége a katonai szállítások szervezésében és végrehajtásában**

*Petrák Béla őrnagy*

A mai időszakban népgazdaságunkban egyik fontos feladat az energiahordozókkal, energiával való ésszerű takarékoskosság és általában a hatékonyság növelése.

A szállítás mindennapi életünk elengedhetetlen része. Bármely anyagi eszköz előállítása során és ezt követően a felhasználóhoz eljuttatásakor több-kevesebb szállítási ráfordítást igényel, így a szállítások gazdaságos végrehajtása szinte minden vezető feladatát képezi.

A szállítások megszervezése a mai népgazdasági helyzet összes körülményére főként a megnövekedett szállítási tarifákra figyelemmel nagyon fontos felelősséget hárít a szervező szakemberekre. Napjainkban egy gépesített lövész egység éves szállítási költségfelhasználása eléri egy hadosztály 5–6 évvel ezelőtti felhasználását, ezért a szállításra való felkészülés döntéselőkészítő folyamatában szükség van a szállító szakemberek közreműködésére. Ebben a munkában jelentős részt vállalnak – hiszen ez alaprendeltetésből adódó feladatuk – a területi katonai közlekedési szervek.

Figyelembe véve az MN szervezetét, a szállító szakállomány egyrészt az egységekhez, magasabbegységekhez és seregtest parancsnokságokhoz, másrészt területi illetőségű, de központi tagozatba tartozó katonai közlekedési szervekhez tartozik.

A katonai közlekedési szervek az elmúlt évek során több hasznos kezdeményezést végeztek annak érdekében, hogy a szállítási feladatok szakszerűen, szervezeten, gazdaságosan és határidőre kerüljenek megoldásra.

A diszpécser irányítású szállítási rendszerek kialakítása, a konténeres szállítások kiszélesítése, a rakodás gépesítés, a komplex szállítási módszerek felkutatása mind-mind a fenti célok teljesítése érdekében történt.

Az MN Közlekedési Szolgálatfőnökség irányításával a középírányító és területi katonai közlekedési szervek munkájának eredményességét mi sem bizonyítja jobban, mint az a tény, hogy néhány év alatt üzemananyagban, szállítási költségben élő munkában sok millió forint került megtakarításra.

A szállítások jelentős részét a vasúti szállítási ágazat igénybevételével oldottuk meg, de lényegesen emelkedett a gépkocsi-szállítások volumene is.

A szállítási feladatok operatív irányításában kiemelt szerep hárul mind a központi mind a területi diszpécserszolgálatokra, hiszen kulcsszerepet töltenek be aállítás tervezők és a végrehajtók között. A diszpécserszolgálat fontossága még olyan esetben is egyértelműen kimutatható, amikor aállítások folyamatában polgári szervezetek is részt vesznek mint szállítók.

Aállítások tervezése, megszervezése a végrehajtás irányítása a katonai közlekedési szerveknél a feladatok (jogkör és felelősség) behatárolásával szabályozott. A szervezeti felépítésnek megfelelően különböző szintek különböző feladatszoportok megoldását végzik. Legjelentősebb szerep ebben a munkában a „végpontokon” levő területi katonai közlekedési szervekre hárul.

Vizsgáljuk meg milyen együttműködés, összehangolt tevékenység eredményezte az előzőekben említett sok milliós megtakarítást, ebben milyen részt vállaltak a területi katonai közlekedési szervek, illetve a csapatok?

#### *Vasútiállítások:*

A vasútüzem rendkívül bonyolult, ennek részletes vizsgálatára a behatárolt terjedelem miatt nem vállalkozom. Annyit azonban meg kell állapítani, hogy a meghatározott típusú mennyiségű üzemképes gördülő anyag adott berakóhelyre történő összevonása, rendezése gyakran több napot vesz igénybe, az esetek többségében előfordul, hogy ennek érdekében több száz kilométer üres futás is felmerül. Ebből adódik az, hogy azonnali intézkedések foganatosítása, a kidolgozott tervek módosítása csak nagy költségekkel és időszükséglettel végezhető. *Ez a körülmény egyértelműen bizonyítja a terjesztés fontosságát és a közös tevékenység körét is, amelynek egyik alapvető területe a szállítási fegyelem folyamatos erősítése.*

Miben kell együtt dolgozni, tevékenykedni a területi közlekedési szerveknek és a csapatoknak a vasútiállítások témakörében?

#### *Aállításokra történő felkészülésben és annak segítségével:*

- különböző szakközgek kötelemeinek elsajátítása;
- a vasút területén betartandó biztonsági rendszabályok megismerése, megismertetése;
- aállításra tervezett gép és harcjárművek, anyagi eszközök pontosítása;
- vasúti kocsik megismerése, rakodási szabályok betartásának egyeztetése;
- a állítóeszközök előkészítése;
- a rakodási sorrend pontosítása;
- a rakodóhely, az útvonalak szemrevételezése (körlettől – a vasútállomáig és viszont);
- az utak rongálásának megakadályozása;
- közutakon a veszélyhelyzetek megszüntetése, utak szennyezettségének megszüntetése, forgalomszabályozás megszervezése;
- okmányok előkészítése;
- rakszelvényen túl érő technikai és azok méreteinek pontosítása;
- a állítmányok állományának pontosítása;
- a rakodással kapcsolatos feltételek pontosítása;
- a rakodásokkal és állítással kapcsolatos biztosítási feladatok;
- a híradás rendje;
- a vezetés megszervezése;
- egyéb, a feladat végrehajtása érdekében szükséges kérdések.

A felsoroltakból kitűnik, hogy az előkészítés időszaka fokozott jellegű. Az előkészítés időszakában végzett munka meghatározza az egész tevékenység eredményességét, így erre kiemelt figyelmet kell fordítani.

A jó munkamódszer az, ha az érintett szervek képviselői kölcsönösen keresik egymást, felveszik a kapcsolatot és már a szállítások konkrét végrehajtását megelőzően minden részletkérdést tisztáznak, a végrehajtás időszakában már a pontosított feladatokat, folyamatos munkakapcsolat formájában egységes elgondolás alapján végzik.

*A szállítások végrehajtása időszakában:*

A VKP és szállítványparancsnok közösen egyezteteti és végrehajtja a berakás megszervezése érdekében:

- a berakási terv összeállítását;
- a rakodási folyamat pontosítását;
- mely rakodó vágányon, mikor kezdhető meg a rakodás, oda mikor, milyen mennyiségű vasúti kocsik kerül beállításra;
- a gép és harcjárművek, anyagi eszközök szabályszerű berakását, rögzítésének szabályait;
- a rakszelvényen túl érő technika berakása mikor és hol történik;
- milyen lehetőség van az anyagi eszközök előzetes kihasználására, berakására;
- hol vannak vízvételező helyek;
- a rakodásban részt nem vevő személyi állomány biztonságos elhelyezése hol történik;
- a személyszállító kocsikba mikor és hol lehet beszállni;
- a rakodás alatt a rakodón és hozzávezető állomási területen kik tartózkodhatnak, milyen rendben végezzék az érintettek szakfeladataikat;
- a vonat összeállítása mikor és hol történik;
- mikor kerül sor a szállítvány bizottsági átadás-átvételére, ebben kik vesznek részt;
- hol történik a szállítvány feladása.

A fenti feladatok egyeztetése után, a fő figyelmet a katonai közlekedési szervek képviselőjének az ellenőrzésre és segítségnyújtásra kell fordítania.

Ebben az időszakban a felelősség a feladatok döntő többségének megoldásakor a VKP-t terheli, egyes kérdésekben természetesen fennáll mind a csapatok, mind a vasút szerveinek a felelőssége is.

Természetesen jelentkezik még sok más közös feladat, mely egyeztetése és végrehajtása a vasúti szállítások végrehajtása során elengedhetetlen.

Tevékenységünk másik területét képezik a *közúti szállítások*.

A közúti szállítások tervezése, megszervezése során lényegesen egyszerűbb, de ugyanolyan fontos a feladatok összehangolása mint a vasúti szállításoknál.

A diszpécserirányítású szállítási rendszer kidolgozását több kísérlet előzte meg, ezek tapasztalatai alapján került kiadásra az MNHF (HM h.) elvtárs 108/1982. sz. intézkedése.

A rendszer bevezetése céltudatos tevékenység eredménye. Egyértelműen azt hivatott biztosítani, hogy az MN szállítóeszközei lehetőleg teljes kiterheléssel közlekedjenek még akkor is ha MN érdekű szállítási igény – a szállítási folyamat egy meghatározott szakaszában – nem merül fel.

Ilyen esetben a szállításszerveő, operatív folyamat irányító (diszpécser) tevékenysége kerül előtérbe, aki a lehetőségek figyelembe vételével fuvarkapcsolást végzi, népgazdasági anyagok szállítását engedélyezi vagy ha más megoldás nincs szolgálati úton engedélyt kér a súlyhiányos vagy az út egy szakaszán üresen közlekedő gépjármű elindítására, melyre joga ma érthetően csak a központi diszpécserszolgálatnak van.

Sajnálatosan még mindig lehet találkozni olyan nézettel, „hogy én a más anyagát nem fuvarozom, nem veszek gondot a nyakamha”, így inkább fiktív, valótlan adatokat közölnek a gépjármű kiterheltségével kapcsolatban mint elvégezzék az útbaeső szállításokat. Meggyőződésem, hogy ez a szemlélet fokozatosan megszűnik, ebben fontos szerepe van a rendszeres ellenőrzéseknek is.

Nagyon lényeges az, hogy a rendszer szabályozóit minden érintett egységesen értelmezze. Ennek a célnak eléréséhez jó együttműködésre, hatékony segítségnyújtásra és a szakállomány központi követelmények szerinti felkészítésére van szükség.

Szükségcsnek tartom olyan fórumok szervezését, ahol a csapatok és katonai közlekedési szervek elmondják tapasztalataikat, javaslataikat. Ilyen fórum megszervezése van folyamatban, a jövő év elején tervezzük a diszpécser konferencia megtartását.

Jelenleg felmérés alatt áll a szállítások szervezésének számítógépes végrehajtása, ahol nagy tapasztalatokkal rendelkező szállítóvállalatok jól bevált programjainak hadseregbeli hasznosításának lehetőségeit vizsgáljuk.

Több helyőrségben kialakítottuk részben a csapatokkal közösen, részben a csapatok saját szervezésében a szállító járatrendszereket, melyek bővítése kiemelt feladatunkat képezi a jövőben is.

A konténeres szállítások növekedése is e folyamat része, de sorolhatnám még a kezdeményezéseket, amelyek mind-mind a gazdaságos szállítások kiszélesítése érdekében történnek.

Ha átgondoljuk ezek a feladatok csak úgy oldhatók meg eredményesen, ha a csapatok és a katonai közlekedési szervek szót értenek, kölcsönösen segítséget nyújtanak egymásnak és szinte naponta munkakapcsolatot tartanak fenn.

A területi katonai közlekedési szervek a csapatokkal közvetlen munkakapcsolatban állnak más – szállításokkal nem szorosan összefüggő kérdésekben is.

Ilyenek: a helyőrségi lánctalpas és harckocsi utak igénybevétele, javítása, karbantartása, a közlekedési szaktechnikai eszközökkel való ellátás, ezen eszközök igénybevétele, javítása, szállítási költséggazdálkodás, egységcsomag készítés, rakodásgépesítés, útvonal engedélyek kiadása stb.

Ezek a feladatok sem oldhatók meg megfelelő együttműködés nélkül.

Befejezésül néhány gondolatban szeretnék foglalkozni azokkal a gondokkal, amelyek a katonai vasúti szállítások végrehajtása során gyakran előfordulnak, a személyi állomány körében negatív véleményeket alakítanak ki, főleg a személyi állomány kultúrált utaztatása vonatkozásában.

A csapatok új kiképzési rendszerének bevezetését követően folyamatosan emelkedik a vasúti szállítások volumene. A sajátos kiképzési rendszer törvényszerűen maga után vonja azt, hogy a katonai vasúti szállításokat olyan időszakban kell végrehajtani, amikor a MÁV, a polgári szállításokkal egyébként is

rendkívüli módon leterhelt. (Üdülési személyforgalom, őszi mezőgazdasági munkák, év végi – főleg – export szállítások).

A gyakorlatok zömét a nyári hónapokban, a féléves és éves ciklusok befejező szakaszában hajtjuk végre, amikor a túrizmus, illetve a szállítási szerződések teljesítése fő feladatként egy időben jelentkezik a katonai szállításokkal.

Fokozza a gondokat az is, hogy hétvégeken a nyári forgalomban egyes vasútvonal szakaszon szinte megoldhatatlan egyes időszakokban a szállítások végrehajtása e vasútvonalak leterheltsége miatt. Bonyolítja helyzetünket még a MÁV egyes kocsi típusai műszaki állapotának romlása, a fűtési, vonóerő kapacitás és tolatószemélyzet korlátozottsága.

Ezek a problémák törvényszerűen jelentik azt, hogy több esetben nem tudunk megfelelő személyszállító kocsikat rendelkezésre bocsátani, hosszú a szállítási idő, gyakran 1–2 napot is várakozni kell különböző körletekben, amíg a berakások végrehajtására sor kerülhet. Napjainkban a fenti nehézségekkel objektív okok miatt számolni kell.

Kiemelt jelentősége van a polgári közlekedési vállalatok dolgozóival való folyamatos együttműködésnek, azoknak az elvárási kapcsolatoknak, amelyeket a Közlekedési Minisztérium illetékes szerveivel és vállalataival hosszú idő óta kialakítottunk.

Összefoglalva: jelenlegi helyzetünkben a csapatok és területi katonai közlekedési szervek együttműködésének növekvő jelentősége van. Szervezett, gazdaságos szállítás csak úgy képzelhető el, ha a szállításokban érintett szervek összehangolják tevékenységüket, jó szándékkal kölcsönösen segítik egymás munkáját. Tapasztalataink a gyakran jelentkező gondok ellenére is kedvezőek, az esetek többségében céltudatosan növekvő szakmai hozzáértéssel végzik munkájukat a szállítási feladatokban érintettek.