

A főbb szállítási alágazatok életképessége fokozásának és a közlekedési csapatok teljesítőképessége növelésének lehetőségei

Borczyán Béla mk. alezredes

A korszerű háborúban a hadművelleti hadászati tevékenységek egyidejűleg több hadszíntérre – esetleg kontinensekre – kiterjesztve, a hadviselő felek részéről nagy létszám és állandóan korszerűsített és növekvő mennyiségű haditechnikai eszközök bevezetésével folynak.

A hadműveletek ilyen méretű kiterjesztése, valamint a tömegpusztító eszközök alkalmazása következtében beálló – és gyorsan lezajló – helyzetváltozások miatt szükséges átcsoportosítások, továbbá a tömeges méretekben alkalmazott korszerű technika működtetéséhez szükséges anyagi-technikai eszköz pótlása, mind-mind a szállítási igények növekedését eredményezi. Ebből következik, hogy a közlekedésre háború esetén hatalmas feladatok hárulnak, amelyeket bonyolult körülmények között kell végrehajtani.

A közlekedés háborús feladatai végrehajtására csak úgy lesz képes, ha erre úgy a hálózatnak, mint a járműállománynak, valamint az üzemvitel- és a helyreállítás szervezeteinek és eszközeinek a felkészítése már a béke időszakában megtörténik.

Mi a közlekedés háborús felkészítésének célja?

– egyrészt az, hogy a kijelölt szállítási irányokban *legyen képes a megnövekedett szállítási igény átbocsátására;*

– másrészt, az *életképesség fokozása*, vagyis annak a lehetőségnek a megteremtése, hogy a hálózatot a csomópontokat és objektumokat ért ellenséges behatások körülményei között is – esetleg az átbocsátóképesség kismérvű csökkentésével – legyen képes a szállítási feladatok végrehajtására.

A közlekedési alágazatok háborús felkészítése szempontjából döntő fontosságú az, hogy a háborús szállítások végrehajtását figyelembe véve mely alágazatot tekintjük *alapvető*, illetve *kiegészítő* szállítási alágazatnak.

A megnövekedett szállítási igényeket figyelembevéve, és a szállítási alágazatok teljesítményi lehetőségét mérlegelve, megállapítható, hogy alapvető szállítási alágazatként csak a vasúti-, és a közúti szállítást lehet tekinteni. A többi – vízi, légi, csővezeték – közlekedési alágazatok csak mint kiegészítő szállítási lehetőségek jöhetnek számításba.

Mindkét – vasút, közút – közlekedési ágazatának vannak előnyei és hátrányai, melyek:

- a szévezhetőség;
- az időjárási behatások;
- a helyreállítási lehetőségek stb. mérlegelésével kimutathatók. Ezek alapján megállapítható, hogy nagy tömegeket (hadosztályokat, hadseregeket) nagy távolságra – lánctalpas technikával felszerelt csapatokat még 100 km-en belüli távolságra is – gyorsan, úgy hogy a szállított csapatok viszonylag pihenten, a hadi technika pedig – az üzemóra felhasználás, illetve a lánctalp kopás elmáradása miatt – hadrafogható állapotban érkezzen be az új rendeltetési helyére, csak vasúti szállítással lehet előre vonni, illetve átcsoportosítani.

A másik alapvető közlekedési ágazat a közúti szállítás, amelynek jelentőségét növeli az a tény, hogy a háború egyes időszakában – főként a tömeges atomcsapásokat követően – meghatározó szállítási ágazattá válik. Ebből adódna a közúti szállítási ágazat – rugalmasságánál fogva – adott esetben a békében betöltött helyénél és szerepénél nagyobb súlyt vesz részt a háborús szállítások végrehajtásában.

1. A főbb szállítási ágazatok életképessége fokozásának lehetőségei

A közlekedés gazdaságos üzemvitelét azt kívánja, hogy a különböző területek (hálózat, objektumok, járműpark stb.) teljesítőképessége, és kihasználtsága egymáshoz közeleső értékű legyen, más szóval az optimális üzemvitel érdekében az „EGYEN KAPACITÁS”-ra kell törekedni. Ez a hálózat vonatkozásában azt jelentené, hogy valamennyi közlekedési útvonal közel azonos áteresztőképességgel rendelkezzen.

Ennek a ténynek életképességi vonatkozása abban jelentkezik, hogy egyes útvonalak kiesése esetén, a kerülőútvonalaként kijelölt másik hálózat is biztosítaná a kiesett útvonal áteresztőképességét.

Ismeretes azonban, hogy a szállítási igények térben és időben nem egyenletes megoszlásban jelentkeznek, ezért egyes szállító vonalak nagyobb, mások gyengébb forgalmat bonyolítanak. A hálózat műszaki fejlesztése – a béke igényeknek megfelelően – mindig a nagyobb forgalmi vonalakon történik, más útvonalakon viszont – melyeket adott esetben kerülő, vagy kiegészítő hálózatként vannak figyelembevéve – a kisebb igénybevétel következtében alacsony áteresztőképességűek maradnak.

Ezek azok a tényezők, amelyek kedvezőtlenül hatnak a közlekedés életképességének fokozására.

Ezek után mit lehet tenni, milyen lehetőségek adódnak a közlekedés életképességének fokozására?

„A” A közlekedési hálózat életképességét fokozza az a lehetőség, ha az egyik szállítási irányról a másikra a közlekedési csomópont érintése nélkül át lehet térni. Ezt teszik lehetővé:

- vasút vonatkozásában – a csomópontok előtt megépített delta vágányok;
- a közutak esetében a csomópontok, városok körül épített körgyűrűk.

Ezek kiépítése esetén biztosítottak a feltételek a rombolt csomópontok megkerülésére.

„B” Jelentősen növeli az ország közlekedésének életképességét, ha a nagyfolyami hidak dublázására megfelelő közúti és vasúti hidátkelőhelyek kerülnek kiépítésre a csatlakozó szakaszokkal együtt. A beépítendő hídkészleteket a közelben tárolják, továbbá, ha tartalék kikötők és repülőterek kerülnek előkészítésre.

Ezáltal az állandó hidak rombolása esetén, a tárolt szerkezetekből dublőr hidak gyorsan felépíthetők, és az átmenő forgalom rövid időn belül megindítható. A fő kikötők és repülőterek aktivizálódnak.

„C” A közlekedés életképességét kedvezően befolyásolja ha az alágazatok a rombolások következményeinek a felszámolására már békében megfelelő helyreállító szervezeteket hoznak létre és azokat a helyreállítási igényeknek megfelelően felkészítik, kiképezik. Ebben az esetben ezek a szervezetek gyorsan végre tudják hajtani a hálózat helyreállítását, vagyis az ellenséges behatások következményeinek a felszámolását.

„D” A megfelelően felkészített szervezet mellett jelentősen befolyásoló tényező a helyreállító, javító anyag, alkatrész és szerszámkészlet előkészítése, illetve a várható felhasználás helyén történő letárolása.

A főbb szállítási alágazatok életképességének fokozását azt lehet megállapítani, hogy a lehetőségeket minden esetben összefüggéseiben kell vizsgálni, és a hadszíntér előkészítési követelményeket a várható eredményeket figyelembevéve kell megfogalmazni.

A közlekedési csapatok teljesítőképessége növelésének lehetőségei

Az optimális az lenne, ha a közlekedési szakcsapatok összegezett teljesítőképessége megegyezne az ellenség által a közlekedésre várhatóan egy-egy esetben mért csapás következményeinek felszámolásához szükséges helyreállítási kapacitással. Ebből ugyanis az következne, hogy minden helyreállítást egy nap alatt végre lehetne hajtani, tekintettel arra, hogy a csapatoknál napi teljesítő képességről beszélünk.

Ezt az optimális teljesítőképességet – figyelembevéve azt, hogy ez hatalmas erő és eszközkötéssel járna – soha nem lehet elérni. Arra viszont törekedni kell, és folyamatos fejlesztéssel el is kell érni, hogy a közúti komendáns az út-, a vasút és hidépítő, a szállító szakcsapatok valamennyi tagozatban olyan teljesítőképességgel rendelkezzenek, hogy képesek legyenek a meghatározott normák szerint rájuk háruló közlekedési biztosítási feladatok végrehajtására.

Ennek érdekében a közlekedési szakcsapatok teljesítőképességét – a tagozatnak megfelelő differenciáltsággal – fokozatosan növelni kell, azaz a követelményekkel szinkronban kell tartani.

Milyen lehetőségek adódnak a teljesítőképesség növelésére?

Két lehetőség:

1. újabb alakulatok rendszerbe állítása,
2. a meglévő szakcsapatok teljesítőképességének a fokozása. Általában az utóbbi a járható út.

Milyen lehetőségek vannak a teljesítőképesség növelésére a mozgósítás esetén megalakuló – tehát békében nem élő – alakulatok esetében, a meglévő struktúra keretei között.

1. Az egyik ilyen – a teljesítőképességet befolyásoló tényező a szakcsapatok állományának szakma szerinti lebiztosítására.

A parancsnoki-, a műszaki-, vezető-, az alparancsnoki és a végrehajtó állományt a szakma megfelelő kivitelező, szállító vállalatoktól kell lebiztosítani, akik a megfelelő jártasságot az irányítás, illetve a végrehajtás területén már a polgári életben megszervezték.

2. A szaktechnikai igényeknek lebiztosítása.

– A szakcsapat rendszeresített technikájának lebiztosításánál arra kell törekedni, hogy a polgári vállalatoktól mindig azok a műszaki gépek, eszközök legyenek lebiztosítva, amelyek azon a területen a legkorszerűbbek, és többoldalúan felhasználhatók. Igen fontos kérdés, hogy a technikai vezetőjével (kezelőjével) vonuljon be.

3. Az építési, helyreállítási technológiák, títustervek kidolgozása.

– A szakcsapatok béke időszakban rendelkezzenek a különböző szintű (rögzített, idciglenes) helyreállításokhoz a szaknak (út, vasút, híd stb.) megfelelő technológiai, szervezési, illetve típus kivitelezési tervekkel. Ezáltal ugyanis a tervezési időt jelentősen csökkenteni lehet, mivel csak adaptációs feladatokat kell végrehajtani.

4. A mozgósítás esetén megalakuló szakcsapatok szakmai felkészítése.

– A rendszeresen megtartásra kerülő aegység szintű szakharcászati gyakorlatok megtartásával a vezető és végrehajtó állomány összekovácsolására, begyakoroltatására. Ezekben a gyakorlatokban lehetőség adódik az állomány megismerésére, és így elérhető, hogy a végzett munka alapján a legrátermettebbek kerüljenek munkavezető és irányító beosztásba.

A közlekedési létesítmények műszaki fejlődése, az építési technológiák, illetve az építő gépek korszerűsítése következtében el lehet jutni oda, hogy a meglévő struktúra keretei között már nem lehet a teljesítményt fokozni, mert a régi szervezeti keret nem képes – a népgazdaságban korszerűsödött technikai illetve a megújult technológia befogadására. Ebben az esetben – a kialakult helyzetnek megfelelő szervezeti átalakításokat kell végrehajtani. Vagyis az új struktúrát úgy kell kialakítani, hogy alkalmas legyen a korszerű, és az új építési technológia alkalmazására.

Egy példa erre az esetre: Egy vasúti felépítmény helyreállító alakulat szervezete úgy van kialakítva, hogy az alapvetően csak hagyományos ügynevezett közúti vágányfektetésre alkalmas. Időközben az építési technológia fejlődése következtében a vasút áttért a gépláncos vasútépítésre és fenntartásra. Ahhoz, hogy ezt a korszerű technológiát a felépítményi zászlóaljknál is alkalmazni lehessen a zászlóalj szervezetét gyökeresen át kell alakítani.

Tehát ebben az esetben csak új szervezetek létrehozásával teremthető meg a feltétel a korszerű technológia alkalmazására. Ekkor ugrásszerűen megnövekedik a szakcsapatok teljesítőképessége. Ez a folyamat azután, az építési technológia, illetve a technika fejlődésének függvényében folyamatosan ismétlődik.